This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

**Usage guidelines**

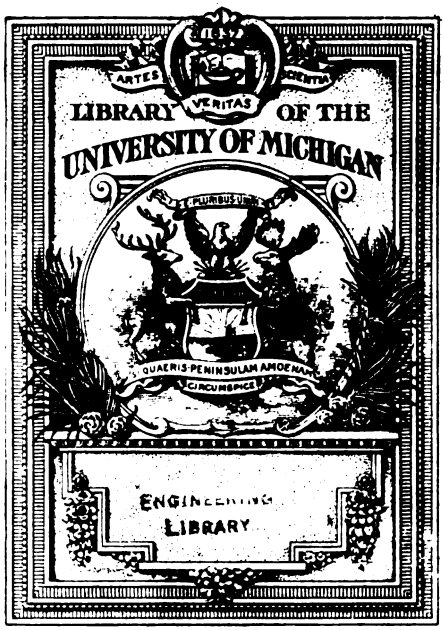
Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

**About Google Book Search**

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`


ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE
ENGINEERING
LIBRARY

[redacted]
LIBRARY

TA
2
.A6
no.66
pt. 2

# ANNALES

DES

# PONTS ET CHAUSSÉES

---

## LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

—

7e SÉRIE

TOME VI

—

1896

TOURS

IMPRIMERIE DESLIS FRÈRES

6, Rue Gambetta, 6

# ANNALES

DES

# PONTS ET CHAUSSÉES

MÉMOIRES ET DOCUMENTS

RELATIFS

## A L'ART DES CONSTRUCTIONS

ET AU SERVICE DE L'INGÉNIEUR

LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

## LOIS, DÉCRETS, ARRÊTÉS, ETC.

7e SÉRIE

TOME VI

1896

PARIS

Vve Ch. DUNOD ET P. VICQ, ÉDITEURS

LIBRAIRES DES CORPS NATIONAUX DES PONTS ET CHAUSSÉES, DES MINES ET DES TÉLÉGRAPHES

49, Quai des Grands-Augustins, 49

# ANNALES

DES

# PONTS ET CHAUSSÉES

## LOIS

## DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

## LOIS

## (N° 1)

[26 juillet 1895]

*Loi qui approuve la Convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France pour la modification des contrats qui lient cette Compagnie à l'État.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée le 1er décembre 1894, entre le Ministre des Travaux publics, d'une part, et la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France, d'autre part, ainsi que l'état A annexé à ladite convention.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention et de l'état mentionné à l'article précédent ne donnera lieu qu'à la perception du droit de trois francs (3 fr.).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

153282

# ANNALES

DES

# PONTS ET CHAUSSÉES

## LOIS

## DÉCRETS, ARRÊTÉS ET AUTRES ACTES

CONCERNANT

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES

## LOIS

## (N° 1)

[26 juillet 1895]

*Loi qui approuve la Convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France pour la modification des contrats qui lient cette Compagnie à l'État.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la convention provisoire passée le 1er décembre 1894, entre le Ministre des Travaux publics, d'une part, et la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France, d'autre part, ainsi que l'état A annexé à ladite convention.

Art. 2. — L'enregistrement de la convention et de l'état mentionné à l'article précédent ne donnera lieu qu'à la perception du droit de trois francs (3 fr.).

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

153282

# CONVENTION

L'an mil huit cent quatre-vingt-quatorze et le 1er décembre,

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation par une loi,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France, ladite Compagnie représentée par M. Joseph Gay, président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de la Société et agissant au nom du Conseil d'Administration, conformément à sa délibération en date du 30 novembre 1894, et sous réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des Actionnaires dans un délai de trois mois au plus tard après la promulgation de la loi approbative,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Les lignes d'intérêt général concédées à la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France constitueront à l'avenir un réseau unique au point de vue tant du compte d'établissement que des dépenses et recettes de l'exploitation.

Art. 2. — La Compagnie renonce à toute garantie pour les insuffisances de l'exploitation dudit réseau.

Lorsque les recettes d'une année excéderont les dépenses d'entretien et d'exploitation réelles et dûment justifiées, l'excédent, après le prélèvement prescrit par l'article 3 ci-après pour la constitution d'un fonds de réserve, sera partagé par moitié entre la Compagnie et l'État.

Les dépenses portées en compte chaque année ne pourront excéder une somme fixée par kilomètre à $1.500 + 0,40K + R$; K représente le nombre de trains, et R la recette brute kilométrique (impôt déduit).

Art. 3. — Les produits nets seront, avant tout partage, affectés, jusqu'à concurrence d'une somme de deux cent cinquante francs (250 fr.) par kilomètre exploité et par an, à la constitution d'un fonds de réserve destiné à subvenir aux réfections extraordinaires, au renouvellement des voies et aux dépenses imprévues et exceptionnelles d'exploitation.

Ce prélèvement sera effectué tant que le fonds de réserve n'aura pas atteint le chiffre de mille cinq cents francs (1.500 fr.)

par kilomètre exploité. Il cessera quand ce chiffre sera atteint, pour être repris aussitôt que des imputations de dépenses régulièrement autorisées auront ramené le fonds de réserve au-dessous de la somme de mille cinq cents francs (1.500 fr.) par kilomètre.

Aucune dépense ne pourra être imputée sur ce fonds sans l'autorisation du Ministre des Travaux publics.

Pendant les dix premières années d'application de la présente convention, lorsque l'exploitation ne donnera pas de produit net, ou que le produit net sera inférieur à deux cent cinquante francs (250 fr.) par kilomètre, les versements nécessaires à la constitution du fonds de réserve dans les conditions ci-dessus seront avancés par l'État en sus de la garantie accordée au capital d'établissement et sans que ces versements soient compris dans les recettes du réseau pour le règlement des comptes avec l'État. Toutefois, en aucun cas, l'ensemble des versements faits à ce titre sur les fonds du Trésor ne pourra excéder cinq cent mille francs (500.000 fr).

Lorsque les produits nets excéderont les sommes nécessaires pour faire, s'il y a lieu, le versement au fonds de réserve prévu au paragraphe 2 du présent article, l'excédent sera d'abord affecté, dans la proportion des trois cinquièmes, au remboursement des avances faites par l'État pour ce fonds de réserve, de celles que l'État aura faites à la Compagnie pour couvrir les insuffisances de l'exploitation des exercices antérieurs à 1895, ou de celles qui seraient faites par application de l'article 9 ci-après, les deux autres cinquièmes appartenant à la Compagnie ; après remboursement de ces avances, sans intérêts, le partage se fera par moitié, conformément à l'article 2 ci-dessus.

Le fonds de réserve restera la propriété de la Compagnie ; elle en disposera si la concession prend fin pour quelque cause que ce soit, sauf prélèvement par l'État des sommes qui ne lui auraient pas encore été remboursées. Jusque-là, il sera employé en titres dont la nature sera déterminée par le Ministre des Travaux publics, de concert avec le Ministre des Finances, et dont les intérêts seront ajoutés aux recettes de chaque exercice.

Art. 4. — La Compagnie renonce à construire la ligne de Puget-Théniers à Saint-André, dont elle est concessionnaire à titre définitif. Elle fournira seulement le matériel roulant qui pourrait être nécessaire à l'exploitation de la ligne. Les frais d'acquisition de ce matériel seront portés au compte des travaux complémentaires prévus au dernier paragraphe de l'article 6 ci-après.

Jusqu'au 1er janvier qui suivra la remise à la Compagnie de

cette ligne par l'État, la Compagnie recevra sur les fonds du Trésor, en sus de la garantie, une indemnité annuelle de cinquante mille francs (50.000 fr.). Cette allocation sera comprise dans les recettes du réseau pour le règlement des comptes avec l'État.

Pendant la même période, le terme constant de la formule d'exploitation déterminée à l'article 2 sera augmenté de cent francs (100 fr.) par kilomètre.

Art. 5. — Sur la ligne de Draguignan à Grasse, Manda et Nice, sur la section de Nice à Saint-Martin-du-Var, la voie à quatre rails dont l'établissement est prévu par les conventions du 21 mai 1889 sera remplacée par une voie à trois rails, savoir : deux rails à écartement d'un mètre quarante-cinq centimètres (1m,45), posés symétriquement par rapport à l'axe de la plate-forme, et un rail intérieur constituant une voie d'un mètre (1 mètre).

L'État se réserve le droit de reprendre au prix coûtant les matériaux approvisionnés ou employés pour l'établissement de la voie à quatre rails et qui deviendraient inutiles. Au fur et à mesure de cette reprise, une somme égale sera déduite du montant des emprunts à contracter par la Compagnie, avec la garantie de l'État, pour les dépenses énumérées à l'article 6 ci-après.

Art. 6. — L'intérêt garanti par l'État en vertu des conventions antérieures pour les dépenses de premier établissement faites jusqu'à la mise en vigueur de la présente convention sera augmenté des charges effectives (intérêts, amortissement, impôts et frais accessoires) des emprunts à contracter par la Compagnie pour couvrir les dépenses ci-après :

*a*) Une somme d'un million huit cent vingt-quatre mille huit cent deux francs cinquante-deux centimes (1.824.802 fr. 52) représentant, avec celle de six cent vingt-trois mille francs (623.000 fr.) versée antérieurement par l'État à la Compagnie, le montant des indemnités que celle-ci prétend lui être dues pour travaux exécutés par elle ou en cours d'exécution en dehors des prévisions auxquelles s'appliquaient les maxima inscrits dans les conventions antérieures ;

*b*) Les dépenses qui seront réellement faites et dûment justifiées pour les travaux énumérés dans l'état A annexé à la présente convention, sans toutefois que le montant du capital à garantir puisse excéder huit cent mille francs (800.000 fr.);

*c*) Les dépenses à faire pour établir la ligne de Draguignan à Nice et Saint-Martin-du-Var à trois rails, conformément aux indications de l'article 5 ci-dessus, lesdites dépenses étant comprises dans les maxima fixés par les conventions du 21 mai 1889; toute-

fois, ces maxima seront augmentés d'une somme de cent dix-sept mille huit cent cinquante francs (117.850 fr.), en raison des modifications à apporter aux travaux déjà exécutés;

*d*) Les frais d'études dépensés par la Compagnie et les frais de contrôle versés par elle à l'État pour la ligne de Saint-André à Puget-Théniers, ainsi que la portion des dépenses faites dans la gare de Saint-André, que le Conseil général des Ponts et Chaussées reconnaîtra devoir être rattachée au compte de ladite ligne, sans toutefois que le capital à garantir pour ces deux articles puisse excéder le total de cinq cent mille francs (500.000 fr.).

La garantie d'intérêt des dépenses spécifiées aux paragraphes *a*, *b*, *c* et *d* ci-dessus s'exercera à partir du 1er janvier 1895 pour les dépenses antérieures à cette date et à compter du jour de la réception par le service du contrôle pour les dépenses à faire ultérieurement.

Sera également réduit au taux de charges effectives l'intérêt garanti sur les dépenses pour travaux complémentaires qui seront successivement exécutés sur l'ensemble du réseau dans la limite du maximum de cinq millions sept cent mille francs (5.700.000 fr.) fixé par les conventions antérieures. Ce maximum sera porté à sept millions de francs (7.000.000 fr.) après que la section de Puget-Théniers à Saint-André aura été livrée à l'exploitation.

Art. 7. — L'annuité garantie à la Compagnie pour chaque exercice, conformément à l'article précédent, ainsi que l'allocation prévue à l'avant-dernier paragraphe de l'article 4, lui seront versées par quart dans la huitaine qui suivra l'expiration de chaque trimestre.

Le montant de ces versements sera arrêté par le Ministre des Travaux publics, de concert avec le Ministre des Finances, et après examen sommaire des comptes provisoires que la Compagnie devra présenter dans le courant du mois de janvier de chaque année, en vue de faire connaître le montant et le taux d'intérêt des sommes ajoutées au compte d'établissement, par application de l'article 6 ci-dessus, pendant le cours de l'année précédente.

Toutefois, pour le dernier trimestre, le versement fait dans ledit délai ne sera que d'un huitième de l'annuité calculée comme il est dit au paragraphe précédent. Le dernier huitième ne sera versé à la Compagnie qu'après examen sommaire du compte d'exploitation de l'exercice, sous déduction des retenues provisoires qu'il pourra y avoir lieu d'opérer pour la part des recettes nettes à revenir à l'État. Les sommes qui seraient dues par le Trésor pour

la constitution du fonds de réserve seraient ajoutées à ce versement.

Le paiement du solde aura lieu après règlement définitif du compte général de l'exercice.

Art. 8. — La Compagnie sera autorisée à réaliser par voie d'émission d'obligations, sans qu'il en résulte aucune augmentation de la garantie d'intérêt, les emprunts nécessaires pour assurer le règlement de l'arriéré et la constitution d'un fonds de roulement, le tout jusqu'à concurrence d'un capital de cinq millions (5.000.000 fr.) à ajouter au montant des émissions déjà autorisées et de celles qui restent à autoriser, tant pour la construction des lignes d'intérêt local que pour les dépenses énumérées à l'article 6 ci-dessus.

Art. 9. — Dans le cas où l'application de la présente convention ne laisserait pas à la Compagnie le revenu nécessaire pour assurer le service de l'intérêt et de l'amortissement des obligations, la différence serait versée par l'État jusqu'à concurrence des sommes qui auraient été dues à la Compagnie par application des conventions antérieures.

Ces versements supplémentaires ne pourront, en aucun cas, excéder les sommes nécessaires au service des obligations ni servir, en conséquence, soit à la distribution de dividendes, soit à la création ou à l'augmentation de réserves quelconques.

Art. 10. — La présente convention sera appliquée au règlement des comptes à dater du 1er janvier 1895.

Sont abrogés les articles 6 et 7 de la convention du 23 juillet 1885.

Dans le cas où, par application de l'article 9 de ladite convention, l'État aurait à verser des allocations à la Compagnie pour la création de trains supplémentaires ou pour l'organisation d'un service de nuit, ces allocations seraient ajoutées aux recettes brutes pour le règlement des comptes de partage avec l'État.

L'allocation prévue pour les trains supplémentaires par ledit article 9 sera réduite de quatre-vingts centimes (0 fr. 80) à soixante centimes (0 fr. 60) par kilomètre parcouru.

Art. 11. — A toute époque, l'État aura la faculté de racheter la concession entière sur les bases indiquées à l'article 37 du cahier des charges.

L'État entrera en possession du matériel roulant, du mobilier des stations, de l'outillage et des approvisionnements, sans avoir aucun paiement à effectuer en sus des annuités prévues par ledit article.

En outre, en cas de rachat, l'État se réserve la faculté de se substituer à la Compagnie, en ce qui concerne la fraction du capital-obligations afférente aux lignes d'intérêt général, pour assurer soit le paiement des intérêts et de l'amortissement, soit le remboursement anticipé des titres ; l'annuité de rachat serait alors diminuée d'une somme égale au montant de l'intérêt et de l'amortissement de ces obligations. L'État se réserve également la faculté de se libérer du surplus de l'annuité de rachat, capitalisée au taux de trois et demi pour cent (3 1/2 0/0) en un seul paiement.

Art. 12. — La présente convention sera enregistrée au droit fixe de trois francs (3 fr.).

## ÉTAT A.

### LIGNE DE DRAGUIGNAN A GRASSE.

Voies d'évitement dans les stations de Figanières, Claviers, Seillans, Montauroux, Peymeinade et Grasse.

Modification de la conduite d'alimentation de Draguignan en vue d'assurer un débit possible de quatre cents mètres cubes en vingt-quatre-heures, avec installation de grues hydrauliques supplémentaires, et travaux d'alimentation de Seillans, Montauroux et Grasse.

### LIGNE DE GRASSE A NICE.

Voies d'évitement aux stations du Bar, de Tourettes et de Saint-Jeannet, étant entendu que ces voies pourront être utilisées par l'exploitation commerciale.

Achèvement des terrassements des voies d'évitement de la section de Manda à Nice.

Modification des voies de la station de Colomars.

Complément de l'alimentation en eau de la ligne, suivant programme à arrêter.

Raccordement des deux gares de Nice (étant entendu que le raccordement des deux gares de Grasse ne sera pas exécuté).

### LIGNE DE NICE A PUGET-THÉNIERS.

Raccordement vers Puget-Théniers de la voie militaire du quai de la Tinée.

Voies pour les wagons de subsistance à Malaussène-Massoins.

Complément de l'alimentation en eau de la ligne, suivant programme à arrêter.

(Les dépenses des travaux du chantier de débarquement de Saint-Martin-du-Var et du quai militaire de la Tinée ont été comprises dans l'ordonnancement de six cent vingt-trois mille francs (623.000 fr.) effectué le 18 septembre 1894.)

LIGNE DE DIGNE A SAINT-ANDRÉ.

Pose de voies nouvelles à Digne et allongement des voies d'évitement dans les stations de Chandon-Norante, Barrême et Saint-André

Quai de transbordement et borne-fontaine à Digne.

Alimentation complémentaire de la gare de Saint-André.

---

# (N° 2)

[29 décembre 1895.]

*Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est approuvée la Convention passée, le 11 décembre 1895, entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Un exemplaire de ladite convention restera annexé à la présente loi.

Art. 2. — L'enregistrement de ladite convention ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixe de trois francs (3 fr.).

Art. 3. — Il est ouvert au Ministre des Travaux publics, en addition aux crédits ouverts sur l'exercice 1895 au Ministre des Travaux publics, chapitre 68 (Études et travaux de chemins de fer exécutés par l'État), un crédit de six millions de francs (6.000.000 fr.).

Les prévisions des recettes d'ordre du Trésor sont augmentées d'une somme égale.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

## CONVENTION.

L'an 1895 et le 11 décembre,

Entre le Ministre des Travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approbation des présentes par une loi,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, ladite Compagnie représentée par M. Aucoc, président du Conseil d'Administration, élisant domicile au siège de ladite Société, à Paris, boulevard Haussmann, n° 54, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration, en date du 10 décembre 1895, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de six mois au plus tard à dater de l'approbation des présentes par une loi,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage à avancer à l'État, pour les années 1894, 1895 et 1896, les sommes destinées aux dépenses qu'il s'est chargé d'effectuer conformément à l'article 11 de la convention annexée à la loi du 20 novembre 1883.

Art. 2. — Pour les dépenses de l'année 1894, les avances s'élèveront à 10.622.858 fr. 08. Les avances pour les dépenses de l'année 1895 ne pourront pas dépasser 6 millions de francs et, pour les dépenses de l'année 1896, 10 millions de francs.

Art. 3. — L'avance destinée à couvrir les dépenses de 1895 sera versée par la Compagnie le 1er mai 1896. Les avances relatives aux dépenses de 1894 et aux dépenses de 1896 seront versées en huit termes égaux, le dernier jour de chaque mois, à partir du 31 mai 1896.

L'ensemble de ces avances sera remboursé par l'État en soixante et une annuités, dont la première sera à l'échéance du 31 décembre 1897, et la dernière à l'échéance du 31 décembre 1957.

Art. 4. — Les sommes avancées seront majorées d'intérêt calculés d'après le prix moyen de négociation de l'ensemble des obligations émises par la Compagnie pendant l'année 1896, ainsi que des frais de service, droits de timbre et tous autres droits à

la charge de la Compagnie, dont sont ou seront frappées les obligations émises pour l'exécution de la présente convention.

Ces intérêts, frais et droits seront décomptés pour huit mois en ce qui concerne les avances correspondant aux dépenses de l'exercice 1895 et pour trois mois et demi en ce qui concerne les avances correspondant aux dépenses des exercices 1894 et 1896.

Le prix moyen sera établi, déduction faite de l'intérêt couru au jour de la vente des titres, et en tenant compte de tous les frais quelconques dont la Compagnie justifiera.

Le chiffre de l'annuité de remboursement sera arrêté d'après le prix moyen ci-dessus défini et augmenté des frais de service, droits de timbre et tous autres droits à la charge de la compagnie dont les obligations sont ou seront frappées.

Les annuités seront payées à terme échu, le 31 décembre de chaque année. La Compagnie aura droit, sans qu'elle ait besoin d'en faire la demande, aux intérêts, au taux effectif des emprunts de l'année 1896, du montant de chacune des annuités depuis le 1er janvier qui suivra son échéance jusqu'au jour où elle lui aura été effectivement soldée, si ce paiement n'a été fait dans le courant de janvier.

---

# DÉCRETS

## (N° 3)

[18 mai 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

Sont approuvées les dépenses à faire par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet de déplacement de la grue hydraulique de la voie 2 et d'une fosse à piquer le feu à la gare de Blida.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la Commission des Comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices jusqu'à concurrence d'une somme de deux mille trois cent cinquante-deux francs, majorations comprises, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

## (N° 4)

[3 juin 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la Compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, pour l'établissement, sur la ligne de Soukaras à Tébessa, d'une alimentation d'eau au point kilométrique 47 + 752, conformément au projet présenté, le 24 novembre 1894, avec un détail estimatif s'élevant à vingt mille neuf cents francs, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution du projet seront imputées

sur le compte de deux millions ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

---

## (N° 5)

[5 juin 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Il sera procédé à l'exécution des travaux de reconstruction partielle du mur de quai et du bassin à flot extérieur du port de La Rochelle, conformément aux dispositions du projet présenté, à la date du 21 janvier, 7 février 1895, par les ingénieurs du Service maritime de la Charente-Inférieure, et à l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées du 7 mars 1895 ;

2° La dépense de ces travaux évalués à la somme de 846.000 francs sera imputée sur les ressources inscrites au budget de chaque exercice pour les travaux d'amélioration et d'extension des ports maritimes.

---

## (N° 6)

[8 juin 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux nécessaires pour le prolongement de la jetée du port d'Erquy, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé, à la date des 25-26 mars 1892, par les ingénieurs du Service maritime des Côtes-du-Nord, et dont la dépense est estimée à 135.000 francs, et des avis du Conseil général des Ponts et Chaussées, en date des 16 mai 1892, 16 novembre 1893 et 11 octobre 1894 ;

2° Il est pris acte des engagements souscrits par le Conseil municipal d'Erquy et par la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc, ainsi qu'il résulte respectivement des délibérations des

3 et 6 décembre 1893, de contribuer à la dépense par des subventions respectivement fixées à 25.000 francs et 20.000 francs.

Le montant de ces subsides sera versé au Trésor au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le Ministre des Travaux publics ;

3° Le surplus de la dépense, pris en charge par l'État, sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la deuxième section du budget du département des Travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

---

# (N° 7)

[4 août 1895]

*Décret qui approuve la substitution, à* M. Alfred Lambert, *de la Compagnie du Chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. *Alfred Lambert* de la Compagnie du Chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq (Nord), société anonyme, comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi du 9 août 1894.

Art. 2. — Il est interdit à la « Compagnie du Chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq (Nord), société anonyme », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne ci-dessus, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en Conseil d'État.

# (N° 8)

[8 août 1895]

*Decret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Est déclarée d'utilité publique l'acquisition des terrains sur lesquels sont établis la prise d'eau et les divers ouvrages de la dérivation du Charmais à Modane (ligne du Rhône au Mont-Cenis), conformément aux dispositions du plan présenté par la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, le 25 mai 1893 ;

2° Pour l'acquisition de ces terrains, ladite Compagnie est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret ;

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

# (N° 9)

[25 novembre 1895]

*Décret portant modification au décret du 2 septembre 1874 relatif à la manutention des pétroles et autres matières inflammables.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les articles 3, 6, 10 et 13 du décret du 2 septembre 1874 sont modifiés comme il suit :

« Art. 3. — Les navires dont le chargement en marchandises dangereuses excède 15.000 litres doivent, en outre, être entourés, aux frais desdits navires, par les soins des officiers de port,

d'une ceinture de barrages isolateurs du système en usage dans le port.

« Toutefois des arrêtés préfectoraux approuvés par le Ministre des Travaux publics pourront, dans certains ports et eu égard aux circonstances locales, dispenser ces navires de cette obligation.

« La même mesure de précaution peut être appliquée, si les officiers de port en reconnaissent l'utilité, aux navires portant moins de 15.000 litres de matières dangereuses.

« Art. 6. — Le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses ne peuvent avoir lieu que sur les quais ou portions de quais désignés à cet effet.

« Ces opérations ne peuvent être commencées sans l'autorisation écrite d'un officier du port. Elles n'ont lieu que le jour et sont poursuivies, sans désemparer, avec la plus grande célérité, de telle sorte qu'aucun colis ne reste sur le quai pendant la nuit.

« Toutefois des arrêtés préfectoraux, approuvés par le Ministre des Travaux publics, pourront autoriser le travail de nuit dans les ports convenablement aménagés à cet effet, avec séjour provisoire des colis sur les quais, pendant vingt-quatre heures au plus.

« L'embarquement des marchandises dangereuses n'a lieu qu'à la fin du chargement.

« Art. 10. — Il est interdit de faire usage de feu, de lumière ou d'allumettes, ainsi que de fumer à bord des navires, sur les allèges employées aux transports et sur les quais où se font le chargement et le déchargement, pendant la durée du chargement et du déchargement.

« Toutefois des arrêtés préfectoraux, approuvés par le Ministre des Travaux publics, pourront autoriser l'emploi, à bord des navires, des lampes de sûreté dont les modèles seront fixés par ces arrêtés.

« Art. 13. — Des arrêtés préfectoraux approuvés par le Ministre des Travaux publics détermineront pour chaque port :

« 1° Les mesures nécessaires pour l'exécution du présent règlement ;

« 2° Les conditions sous lesquelles il pourra être dérogé aux dispositions du présent règlement à l'égard des navires chargés de petites quantités de marchandises dangereuses et des marchandises qui, en raison de leur nature et de circonstances locales, exigeraient moins de précautions. »

# (N° 10)

[25 novembre 1895]

*Décret portant modification au décret du 21 juillet 1875 qui règle le transport des matières dangereuses sur les voies navigables intérieures.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — L'article 10 du décret du 31 juillet 1875 est modifié comme il suit :

« Art. 10. — Des arrêtés préfectoraux, approuvés par le Ministre des Travaux publics, déterminent :

« 1° Les mesures nécessaires pour l'exécution du présent règlement ;

« 2° Les conditions sous lesquelles il pourra être dérogé aux dispositions du présent règlement, à l'égard des navires chargés de petites quantités de marchandises dangereuses et des marchandises qui, en raison de leur nature et de circonstances locales, exigeraient moins de précautions. »

# (N° 11)

[25 novembre 1895]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement dans le département du Rhône d'un tramway à traction électrique entre Oullins et Saint-Genis-Laval.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du Ministre des Travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales

du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries entre Oullins et Saint-Genis-Laval.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La commune de Saint-Genis-Laval est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 28 octobre 1895, entre le maire de Saint-Genis-Laval, au nom de la commune, et la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, pour la rétrocession du tramway sus-mentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

## CONVENTION.

Entre la commune de Saint-Genis-Laval représentée par M. Renaud (Eugène), son maire, agissant en vertu de la loi du 11 juin 1880 et de la délibération du conseil municipal en date du 9 novembre 1893,

D'une part;

Et la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, dont le siège est à Lyon, 26, rue de la République, représentée par M. Cambefort (Jules), président du Conseil d'Administration, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du Conseil d'Administration en date du 4 octobre 1893,

D'autre part;

Il a été exposé et convenu ce qui suit :

La commune de Saint-Genis-Laval, voulant établir un service de tramway partant de Lyon pour desservir la commune de Saint-Genis-Laval, a voté, dans sa séance du 9 novembre 1893, d'en demander la concession à l'État pour la rétrocéder ensuite à la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon.

Par suite est intervenue la convention suivante :

Art. 1er. — La commune de Saint-Genis-Laval s'engage à

demander dès à présent à l'État la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramway se détachant à Oullins de la ligne de tramway n° 10 de Lyon à Oullins et ayant son terminus à Saint-Genis-Laval.

Le parcours des voitures sera prolongé jusqu'à Lyon (place de la Charité) en empruntant les rails de la ligne de tramway n° 10, de Lyon à Oullins, appartenant à la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon, de telle sorte que les transports puissent être assurés directement de Saint-Genis-Laval à Lyon (place de la Charité), et réciproquement, d'une part, en empruntant la ligne ci-dessus désignée et, d'autre part, en organisant le service sur la ligne d'Oullins à Saint-Genis-Laval.

Art. 2. — La commune de Saint-Genis-Laval s'engage à rétrocéder cette concession d'Oullins à Saint-Genis-Laval à la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon qui, de son côté, s'oblige par la présente convention à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et faire l'exploitation comme substituée aux droits et obligations de la commune tels qu'ils sont établis dans un cahier des charges dressé conformément au type annexé au décret du 6 août 1881 et joint à la présente convention.

Dans ce cahier des charges, il est dérogé aux types pour les articles 11, 12, 23, 24, 25, 36, 27, 29, 30, 31, 34, 38 et 39.

Art. 3. — A titre de subvention, la commune de Saint-Genis-Laval versera à la Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon une somme de 50.000 francs. Cette somme sera payée comme il suit :

20.000 francs dans un délai de quinze jours après la date du décret déclaratif d'utilité publique ;

15.000 francs trois mois après et 15.000 francs pour solde six mois après la date dudit décret, avec intérêts simples à 4 0/0 l'an à partir de la date du premier versement.

Art. 4. — La commune de Saint-Genis-Laval mettra à la disposition de la Compagnie une partie du pavillon de la bascule moyennant une location de 200 francs par an.

Art. 5. — La Compagnie des Omnibus et Tramways de Lyon ne pourra être contrainte à l'exécution de la présente convention qu'après qu'elle aura été autorisée par le Ministre des Travaux publics à émettre, sans augmenter son capital-actions, un capital-obligations de 150.000 francs, représentant le coût de premier établissement de la ligne, déduction faite de la subvention accordée par la commune de Saint-Genis-Laval. Ces obligations seront du

même type que celles déjà émises par la Compagnie des Omnibus et Tramways.

Art. 6. — Avant la signature de l'acte de concession, la Compagnie rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et Consignations une somme de 3.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE Ier.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries.

La traction aura lieu par moteur électrique prenant l'énergie sur un câble aérien suspendu au-dessus de la voie. Les conditions d'établissement seront les mêmes que pour la ligne de la place de la Charité à Oullins, qui est exploitée par la même Compagnie et à laquelle la ligne projetée fait suite.

Art. 2. — La ligne se détachera du tramway de la place de la Charité à Oullins au terminus actuel d'Oullins et empruntera les voies publiques ci-après désignées : route nationale n° 86, de Lyon à Beaucaire ; trottoir côté droit de l'origine à la borne kilométrique 7km,500 ; chaussée depuis cette borne jusqu'à l'extrémité au droit de la place publique de Saint-Genis-Laval.

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292.

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 12)

[10 mai 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un sanatorium. —* (Sieur Noé).

*Déblais exécutés dans l'eau. Refus d'un prix spécial; application du prix unique prévu au bordereau pour les déblais de toute nature.*

*Fausses manœuvres non imputables à l'administration, laissées à la charge de l'entrepreneur.*

*Réclamations, — présentées dans le délai légal et suffisamment précisées: recevabilité, — relatives à des sujétions dont la nature n'est pas indiquée: non-recevabilité.*

*Suspension des travaux motivée par ce fait que l'entrepreneur a commencé les travaux sans en avoir reçu l'ordre: pas d'indemnité.*

*Transport des déblais, non prévus, ni ordonnés: ils restent à la charge de l'entrepreneur.*

*Travaux exécutés en régie. — Mission donnée aux experts de rechercher sur l'invitation et au profit de qui ces travaux ont été effectués, et quelle somme pourrait être due de ce chef à l'entrepreneur.*

*Travaux contremandés. — Indemnité due à l'entrepreneur au cas où il aurait antérieurement fait des approvisionnements restés sans emploi; renvoi aux experts.*

*Travaux de nuit. — Pas d'indemnité: l'entrepreneur ne justifie ni de la nécessité de ces travaux, ni d'ordres de service les lui imposant.*

*Travaux imprévus. — Maçonnerie de briques du pays. — Non-lieu à l'application du prix pour un ouvrage différent, et compris dans un autre devis; renvoi aux experts pour fixation d'un prix nouveau.*

# (N° 13)

[10 mai 1895]

*Travaux publics. — Occupation temporaire et extraction de matériaux. — But; travaux indéterminés. — Durée. — Voie ferrée. — Carrières en exploitation. — Vente des terrains occupés; droit de l'acquéreur. — Chose jugée.* — (Sieur de Lareinty contre sieur Hainaux).

*But de l'occupation. — L'occupation temporaire de terrains et l'extraction de matériaux peuvent être autorisées d'une façon générale pour tous les travaux d'entretien des routes et chemins vicinaux dont un entrepreneur est adjudicataire. — L'autorisation est implicitement limitée à l'objet et à la durée de l'adjudication.*

*Durée de l'occupation. — Le préfet pouvait, avant la loi du 29 décembre 1892, autoriser l'occupation temporaire pour toute la durée d'une entreprise fixée à onze années.*

*Voie ferrée. — L'entrepreneur, au profit duquel l'occupation d'une carrière a été autorisée, peut établir une voie ferrée pour le transport des matériaux extraits. — Mais le propriétaire conserve son droit — de réclamer une indemnité au cas où ce mode d'exploitation lui aurait causé un dommage particulier, — d'actionner devant les tribunaux judiciaires l'entrepreneur au cas où celui-ci aurait usé de la voie ferrée pour le transport de matériaux destinés au commerce.*

*Qualité pour réclamer : acquéreur des terrains occupés. — L'acquéreur de terrains déjà occupés temporairement pour l'exécution de travaux publics a qualité pour réclamer, en dehors de la réparation des dommages annuels qui lui sont personnellement causés, une indemnité pour dépréciation générale de sa propriété, bien que les droits à indemnité de son vendeur ne lui aient pas été cédés.*

*Carrières prétendues en exploitation au moment de l'occupation. Auteur et ayant cause. — Non-lieu à opposer au propriétaire actuel une convention passée entre son auteur et l'entrepreneur, cette convention ne concernant que la période antérieure à l'acquisition : renvoi de la demande à l'examen des experts. Mais il y a lieu, au contraire, de lui opposer, pour d'autres parcelles, l'arrêté, passé en force de chose jugée, par lequel le conseil de préfecture a décidé, vis-à-vis du propriétaire vendeur, que ses terrains n'avaient pas le caractère de carrières en exploitation.*

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par l'entrepreneur à la requête du sieur de Lareinty :*

CONSIDÉRANT que, si le sieur de Lareinty n'est devenu propriétaire des parcelles occupées qu'au cours de l'année 1884, postérieurement au commencement de l'occupation, sans avoir été déclaré cessionnaire des droits à indemnité de son vendeur, cette circonstance ne saurait lui enlever qualité pour réclamer de son chef, non seulement la réparation des dommages annuels qui lui ont été causés par la continuation des extractions, mais encore une indemnité à raison de la dépréciation de sa propriété qui pourrait en être la conséquence;

*Sur le moyen invoqué par le sieur de Lareinty et tiré de l'illégalité des arrêtés attaqués :*

Considérant, d'une part, que les arrêtés attaqués ont été pris en vue de procurer à l'Administration les matériaux nécessaires à l'entretien des routes et chemins vicinaux du département de la Loire-Inférieure, dont le sieur Hainaux était adjudicataire ; que le marché passé par l'entrepreneur avait une durée de onze années; qu'ainsi l'occupation autorisée à son profit se trouve réduite à la même période et que, à l'époque où sont intervenus les arrêtés attaqués, aucune disposition législative ne limitait la durée des occupations temporaires à un laps de temps plus court;

Considérant, d'autre part, que, si l'entrepreneur a été amené à construire, sur les parcelles occupées, une voie ferrée pour l'exploitation de la carrière, il n'a fait qu'user du droit conféré à l'Administration par les textes précités, qui implique la faculté d'établir des voies de service pour faciliter le transport des matériaux nécessaires à l'exécution du travail public, sauf au propriétaire à se prévaloir des conditions dans lesquelles s'est poursuivie l'exploitation des matériaux, dans le cas où il en résulterait un dommage particulier pour sa propriété, sans préjudice du droit qui lui appartient d'exercer contre l'entrepreneur, devant l'autorité judiciaire, telle action que de droit, dans le cas où il serait justifié que ce dernier a fait usage de cette voie pour le transport des matériaux livrés au commerce ;

*En ce qui concerne l'évaluation de l'indemnité :*

Considérant que le sieur de Lareinty, pour critiquer la mission donnée aux experts d'évaluer l'indemnité sans tenir compte de la valeur des matériaux, soutient que ses terrains renfermaient, au moment de l'occupation, une carrière en exploitation ;

Considérant que ces terrains ont été acquis par le sieur de

Lareinty, partie des héritiers Bruneau, partie d'un sieur Charbonnier;

Considérant, en ce qui concerne les parcelles achetées des sieurs Bruneau, qu'il a été décidé par un arrêté du Conseil de préfecture du 4 février 1889, passé en force de chose jugée, et intervenu entre l'entrepreneur Hainaux et les sieurs Bruneau, qu'à la date où ont été pris les arrêtés d'occupation il n'existait, sur les terrains occupés, aucune carrière en exploitation; que ce même entrepreneur est fondé, pour l'occupation autorisée par les arrêtés précités, à opposer cette décision au sieur de Lareinty, ayant cause des sieurs Bruneau; qu'ainsi c'est avec raison que le Conseil de préfecture a décidé que le requérant n'était pas recevable à discuter à nouveau la même question;

Mais considérant, en ce qui concerne les parcelles acquises du sieur Charbonnier, que la convention passée entre ce propriétaire et l'entrepreneur pour le règlement de l'indemnité d'occupation ne s'applique qu'aux extractions antérieures à l'acquisition du sieur de Lareinty; qu'elle réserve, d'ailleurs, les droits de ce dernier; qu'ainsi elle ne saurait lui être opposée; que, dans ces circonstances le Conseil de préfecture, en présence des réclamations du requérant, ne pouvait se dispenser d'ordonner l'expertise demandée par lui à l'effet de vérifier si ces parcelles doivent être considérées comme renfermant, à l'époque où l'occupation en a été autorisée, une carrière en exploitation: qu'il y a lieu, dès lors, d'annuler l'arrêté attaqué en tant qu'il a prescrit aux experts d'évaluer l'indemnité due au sieur de Lareinty, pour l'occupation desdites parcelles, sans tenir compte de la valeur des matériaux... (Arrêté annulé en tant qu'il a décidé avant toute expertise, en ce qui concerne les parcelles acquises du sieur Charbonnier, qu'il n'y avait pas lieu, pour l'évaluation de l'indemnité due au sieur de Lareinty, de tenir compte de la valeur des matériaux. Sieur de Lareinty renvoyé devant le Conseil de préfecture pour qu'il y soit procédé à une expertise régulière, à l'effet de vérifier si les terrains qu'il a acquis du sieur Charbonnier, doivent être considérés, à raison des extractions antérieurement pratiquées, comme renfermant une carrière en exploitation. Dans le cas de l'affirmative, les experts fixeront la valeur des matériaux extraits. Surplus des conclusions du sieur de Lareinty rejeté. Dépens exposés par le sieur de Lareinty supportés par le sieur Hainaux.)

# (N° 14)

[17 mai 1895]

*Dettes de l'État. — Travaux publics. — Dommages. — Liquidation. — Déchéance quinquennale.* — (sieur Salvy Lauret).

*Le point de départ de la déchéance quinquennale d'une créance contre l'État à raison de dommages causés par l'exécution de travaux publics court-il à partir de l'ouverture de l'exercice pendant lequel le dommage a été causé, — ou seulement du jour où la créance a été reconnue par la juridiction compétente? — Rés. dans le premier sens. — L'intéressé objecterait en vain que l'existence de sa créance ne lui avait été révélée que plus de cinq ans après l'exécution des travaux* (*).

Vu la requête présentée pour le sieur Salvy Lauret... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — une décision du 15 juin 1892, par laquelle le Ministre des Travaux publics a opposé la déchéance quinquennale à la demande en paiement d'une indemnité de 379 fr. 40 qui lui avait été accordée par arrêté du Conseil de préfecture de l'Aveyron du 13 février 1892 pour dommage causé à sa propriété par une occupation temporaire; — *Ce faisant, attendu* que, lors de l'établissement du chemin de fer de Béziers à Neussargues en 1882, une parcelle de terrain appartenant au requérant a été occupée d'abord par un sieur Alary, entrepreneur de travaux publics, puis par l'Administration des Ponts et Chaussées; — que, ses demandes en réparation du dommage causé adressées au département des Travaux publics n'ayant point été accueillies, il a intenté, à la date du 9 avril 1890, une action devant le Conseil de préfecture de l'Aveyron qui, par un arrêté du 13 février 1892, a condamné l'État à lui payer une indemnité de 379 fr. 40; — que, pour se refuser au paiement de cette somme, le Ministre a invoqué la déchéance quinquennale édictée par la loi du 29 janvier 1831 ; mais que le point de départ du délai de cinq ans, en cas de contestation sur l'existence de la créance,

(*) Voy., dans le même sens, 9 février 1893, la *Providence*, *Arr. du Conseil d'État*, p. 165 et la note. — Voy. aussi les conclusions de M le commissaire du Gouvernement Romieu dans l'affaire héritiers Dufourcq, 12 janvier 1894, *Ann.* 1894, p. 24.

doit être fixé au 1er janvier de l'année où cette créance a été liquidée ou judiciairement reconnue ; dire que le Ministre a opposé à tort la déchéance quinquennale et condamner l'État à lui payer la somme de 379 fr. 40 avec intérêts et intérêts des intérêts ;

Vu le mémoire en défense du Ministre des Travaux publics tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que le point de départ de la déchéance édictée par la loi du 29 janvier 1831 doit être fixé au jour de l'ouverture de l'exercice pendant lequel un dommage a été causé à la propriété du sieur Salvy Lauret, c'est-à-dire au 1er janvier 1882 ; — que le retard apporté à la liquidation de la créance ne provient pas du fait de l'Administration qui n'a été saisie de la réclamation du requérant que le 23 mars 1889, époque à laquelle la déchéance était déjà encourue ;

Vu la loi du 29 janvier 1831, articles 9 et 10 ;

Considérant qu'aux termes de l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 sont prescrites et définitivement éteintes, au profit de l'État, toutes créances qui, n'ayant pas été acquittées avant la clôture de l'exercice auquel elles appartiennent, n'auraient pu, à défaut de justifications suffisantes, être liquidées, ordonnancées et payées dans un délai de cinq années à partir de l'ouverture de l'exercice pour les créanciers domiciliés en Europe ;

Considérant que le sieur Salvy Lauret réclame à l'État le paiement d'une somme de 379 fr. 40 à lui allouée par le Conseil de préfecture de l'Aveyron pour dommage causé à sa propriété ; — que ce dommage résulte de l'occupation temporaire d'une parelle de ladite propriété dans le courant de l'année 1882 ; — qu'ainsi la créance, dont il poursuit le remboursement, remonte à l'exercice de 1882 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant n'a adressé sa première réclamation qu'à la date du 23 mars 1889, époque à laquelle la déchéance était déjà encourue ; — que, s'il soutient que l'existence de la créance dont il poursuit contre l'État le remboursement ne lui aurait été révélée qu'en 1887, cette circonstance n'est pas de nature à le relever de la déchéance encourue ; — qu'en effet l'article 10 de la loi du 29 janvier 1831 n'autorise d'exception à la règle édictée par l'article de la même loi que dans le cas où l'ordonnancement et le paiement des créances litigieuses n'auraient pu être effectués dans les délais déterminés par le fait de l'Administration ou par suite de pourvois formés devant le Conseil d'État ; — que les faits invoqués par le sieur Salvy Lauret ne rentrent pas dans les exceptions prévues par ledit article ; — que, dès lors, c'est avec raison que le

Ministre des Travaux publics a opposé à sa réclamation la déchéance édictée par la loi du 29 janvier 1831... (Rejet.)

---

# (N° 15)

[17 mai 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Conseil de préfecture. — Expertise : Choix des experts : Incompatibilité.* — (Sieur Vigouroux et Compagnie d'Orléans).

*Lorsqu'une expertise effectuée antérieurement à la loi du 22 juillet 1889 n'est pas jugée suffisante, et qu'une tierce-expertise serait reconnue nécessaire, sous l'empire de la loi du 16 septembre 1807, cette mesure n'étant pas compatible avec les prescriptions de la nouvelle loi, le Conseil de préfecture peut ordonner une nouvelle expertise confiée à trois experts, nommés les deux premiers par les parties, le troisième par lui.*

*Mais il ne peut pas refuser d'admettre comme expert d'une des parties celui qui a pris part aux premières opérations.* — (*Vigouroux, première espèce.*)

*Le chef de section d'une Compagnie de chemins de fer qui a dirigé les travaux à raison desquels s'est élevé le litige soumis au Conseil de préfecture, bien qu'ayant la qualité d'agent assermenté, n'a pas le caractère de fonctionnaire dans le sens de l'article 17 de la loi du 15 juillet 1889, et ne doit pas être déclaré incapable de remplir la mission d'expert de la Compagnie.* — (*Compagnie d'Orléans, deuxième espèce*) (*).

---

(*) L'article 17 de la loi du 22 juillet 1889 porte : « Les fonctionnaires qui ont exprimé une opinion dans l'affaire litigieuse, ou qui ont pris part aux travaux qui donnent lieu à une réclamation, ne peuvent être désignés comme experts. » La circulaire du Ministre de l'Intérieur en date du 31 juillet 1894 s'exprime, à l'occasion de cette incapacité, dans les termes suivants : « Le § 1 de l'article 17 édicte une incapacité spéciale en matière d'expertise... Cette exclusion s'applique sans distinction à tous les agents de l'État, du département, des communes, des établissements publics et des associations syndicales autorisées

Mais s'applique-t-elle aux agents assermentés des compagnies de chemins de fer? Le Conseil d'État s'est prononcé pour la négative. En effet, ces Compagnies constituent des Sociétés anonymes formées au moyen de capitaux privés. Ce sont des Sociétés commerciales et, par consé-

PREMIÈRE ESPÈCE. — (*Sieur Vigouroux*).

CONSIDÉRANT que les deux pourvois ci-dessus visés sont connexes ; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour qu'il y soit statué par une même décision ;

Considérant que, si le Conseil de préfecture, statuant postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, a reconnu la nécessité, en présence du désaccord des deux experts nommés sous l'empire de la loi du 16 septembre 1807, de recourir à une expertise dans les formes prescrites par la loi nouvelle, il résulte des dispositions de l'article 14 de cette loi que chaque partie a le droit de nommer son expert et que le troisième expert est seul désigné par le Conseil de préfecture ; qu'aucune disposition de loi n'interdit aux parties de faire porter leur choix sur les experts déjà désignés par elles lors d'une première expertise ; qu'ainsi en décidant que l'entrepreneur ne pourrait de nouveau choisir pour son expert le sieur Bellom, le Conseil de préfecture a ajouté aux incapacités édictées par la loi et qu'il y a lieu d'annuler de ce chef son arrêté en date du 4 novembre 1892, et de prononcer par voie de conséquence l'annulation du second arrêté attaqué.. (Arrêtés annulés en tant qu'ils ont interdit au sieur Vigouroux de choisir le sieur Bellom comme expert et ont désigné pour cette fonction le sieur Félix Martin. Dépens supportés par l'État.)

DEUXIÈME ESPÈCE. — (*Compagnie d'Orléans*).

CONSIDÉRANT qu'en vertu des dispositions de l'article 14 de la loi du 22 juillet 1889 chacune des parties est appelée à nommer son expert ; que, si l'article 17 apporte une restriction à ce droit en interdisant de désigner comme expert les fonctionnaires qui ont exprimé ne opinion dans l'affaire litigieuse ou qui ont pris part aux travaux donnant lieu à la réclamation, cette interdic-

---

quent. des personnes morales, mais non des *établissements publics*, puisqu'elles sont en dehors de l'Administration et sont gérées par des agents étrangers à la hiérarchie administrative. L'exclusion prévue par la disposition qui précède ne saurait donc atteindre les agents, même assermentés, des Compagnies de chemins de fer (Rapp. Tessier et Chapsal, *Procédure devant le Conseil de préfecture*, p. 132).

tion ne concerne que les fonctionnaires publics ; que, si le sieur Boudoux, chef de section qui a dirigé les travaux, possède en qualité d'agent assermenté le droit de dresser des procès-verbaux et jouit à ce titre de certaines prérogatives, il n'est pas un fonctionnaire public, mais un agent au service de la Compagnie ; que, par suite, c'est à tort que l'arrêté attaqué a étendu à ce chef de section l'incapacité édictée par la loi et a refusé d'accueillir la désignation régulièrement faite par la Compagnie du sieur Boudoux comme son expert... (Arrêté annulé. Les dépens exposés par la Compagnie seront supportés par le sieur Rafine.)

---

# PERSONNEL

## (N° 16)

**(Décembre 1895)**

## I. — INGÉNIEURS.

### 1° DÉCORATIONS.

*Décret du* 30 *décembre* 1895. — **M. Bloch**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

*Décret du* 31 *décembre.* — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur :

Au grade d'Officier :
MM. **Forestier**, Inspecteur Général de 2e classe ;
**Roucayrol**, Ingénieur en Chef de 1re classe ;

Au grade de Chevalier :
MM. **Stoclet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe ;
**Vieljeux**, Sous-Ingénieur ;
**Desmure**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

*Idem.* — **M. Dieulafoy**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de l'Instruction publique et des Beaux-Arts).

*Décret du* 31 *décembre.* — M. **Gubiand,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Colonies).

2° PROMOTIONS.

*Décret du* 28 *novembre* 1895. — Sont nommés Ingénieurs en Chef de 2e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 16 décembre 1895, les Ingénieurs ordinaires de 1re classe ci-après désignés, savoir :

MM. **Bonneau** (Romain);
**Delzenne** (Paul).

3° SERVICES DÉTACHÉS.

*Arrêté du* 30 *novembre* 1895. — M. **Rouville,** Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Creuse, est mis à la disposition de M. le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur, pour faire partie du Comité consultatif de la Vicinalité.

Il est placé dans la situation de service détaché.

*Arrêté du* 7 *décembre.* — M. **Malenfant,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Narbonne, est mis à la disposition de M. le Maire de Béziers, pour remplir les fonctions de Directeur des Travaux de cette ville.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

*Décret du* 10 *décembre.* — M. **Metzger,** Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché au Ministère des Colonies, est nommé Directeur des Chemins de fer de l'État, en remplacement de **M. Matrot,** appelé à d'autres fonctions.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

*Arrêté du* 13 *décembre.* — M. **Meunier** (Gaston), Ingénieur en Chef de 1re classe, Ingénieur en Chef adjoint à l'Inspecteur général du Contrôle des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et adjoint à la Direction des Chemins de fer, est nommé

Ingénieur en Chef adjoint au Directeur des Chemins de fer de l'État.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

*Arrêté du* 13 *décembre.* — **M. Boulle,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Apt, est mis à la disposition du Gouvernement Tunisien, pour être attaché au service des Travaux publics de la Régence.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

*Arrêté du* 14 *décembre.* — **M. Wiart,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché à la résidence de Confolens, au service ordinaire du département de la Charente et au service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Drouet,** est mis à la disposition du **Ministre** des Colonies, pour remplir les fonctions de Directeur des Travaux publics à Madagascar.

**M. Wiart** est placé dans la situation de service détaché.

*Arrêté du* 18 *décembre.* — **M. Bricka** (Charles), Ingénieur en Chef de 1re classe, détaché au service de l'Administration des Chemins de fer de l'État, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour remplir les fonctions d'Inspecteur général des Travaux publics des Colonies, en remplacement de **M. Metzger.**

**M. Bricka** est placé dans la situation de service détaché.

Il demeure d'ailleurs chargé du cours de Chemins de fer à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

### 4° CONGÉS RENOUVELABLES.

*Arrêté du* 26 *novembre* 1895. — **M. Thévenet** (Jean), Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester attaché au Comité technique de la Société d'études du pont sur la Manche, à la résidence de Paris.

*Idem.* — **M. Meyer** (Ferdinand), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie continentale Edison, en qualité de Directeur, à la résidence de Paris.

### 5° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 25 novembre 1895.* — Les sections de routes nationales ci-après désignées comprises dans le département de la Seine-Inférieure sont distraites du service ordinaire de ce département (arrondissement du Nord) et rattachées au service ordinaire du département de la Somme (arrondissement de l'Ouest), savoir :

Route nationale n° 15 *bis*, entre Ponts et Marais et Froideville, 3.660 mètres.

Route nationale n° 25, entre l'extrémité du pavage à Eu et la ferme du Gros-Jacques, 3.595 mètres, y compris une longueur de traverse de 330 mètres à Eu.

*Arrêté du 30 novembre.* — M. **Bonneau** (Romain), nommé Ingénieur en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 décembre 1895, est chargé du service ordinaire du département de la Creuse, en remplacement de M. **Rouville**, mis en service détaché.

*Idem.* — Le service du Contrôle des Travaux du chemin de fer de Vire à Saint-Lô et à Caen (M. **Lestelle**, Ingénieur en chef de 1re classe à Caen) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Ouest.

*Décision du 9 décembre.* — M. **Jozan** (André), Ingénieur ordinaire de 1re classe à Paris, est désigné pour suppléer, pendant la session de 1895-1896, M. **Barlatier de Mas**, professeur du cours de Navigation intérieure à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées.

*Décret du 10 décembre.* — M. **Pérouse**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du Contrôle central des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et des fonctions de Secrétaire du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer, est nommé Membre du Conseil du réseau des chemins de fer de l'État (nouvelle organisation).

*Arrêté du 12 novembre.* — L'Inspecteur Général chargé du Con-

trôle des Chemins de fer de l'État, est chargé de l'Inspection de ce réseau, dans les conditions définies par l'article 9 du Décret du 10 décembre 1895.

Les fonctionnaires et agents actuellement attachés au service du Contrôle du réseau de l'État sont attachés au service de l'inspection dudit réseau.

*Arrêté du 12 novembre.* — M. **Javary**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché aux chemins de fer de l'État et remis à la disposition du Ministre des Travaux publics, est chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation et de la traction des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en remplacement de M. **Fumey**, Ingénieur des Mines, détaché aux chemins de fer de l'État.

*Arrêté du 13 décembre.* — M. **Duportal**, Ingénieur en chef de 1re classe chargé, à la résidence, de Paris, d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des conventions relatives à la construction et à l'exploitation des chemins de fer d'intérêt local, est chargé, à la même résidence, du poste d'Ingénieur en Chef adjoint pour les études et travaux et le Contrôle des études et travaux des lignes nouvelles comprises dans le réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, en remplacement de M. **Meunier**, appelé à une autre destination.

*Décision du 13 décembre.* — M. **Noinski** (Alfred), Conducteur principal à Mont-de-Marsan, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord-Est du service ordinaire du département des Landes et du 2e arrondissement de la 3e section du service hydrométrique du bassin de l'Adour, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Chevallier**.

*Idem.* — M. **Ané** (François), Conducteur de 2e classe à Mont-de-Marsan, est chargé de l'intérim du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Chevallier**.

*Arrêté du 14 décembre.* — M. **Laclôtre** (Jean), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Creuse, au service des études et travaux du chemin de fer de Felletin à Bourganeuf,

est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Confolens et du 2e arrondissement (Ligne de Confolens à la ligne de Civray au Blanc) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Drouet**, en remplacement de M. **Wiart**, mis en service détaché.

M. **Laclôtre** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Décision du 14 décembre.* — M. **Noinski** (Alfred), Conducteur principal à Mont-de-Marsan, est chargé de l'intérim du 3e arrondissement du service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Chevallier**.

*Arrêté du 16 décembre.* — M. **Mussat**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Troyes, cesse d'être chargé de l'arrondissement du centre du service ordinaire du département de l'Aube et du 1er arrondissement du service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine.

Il reste exclusivement attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon** (4e arrondissement) et au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est (3e arrondissement).

*Arrêté du 16 décembre.* — M. **Casset** (Victor), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché à la résidence de Troyes, au service ordinaire du département de l'Aube et au service de la navigation de l'Aube, est chargé, à la résidence de Dôle, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département du Jura et du 3e arrondissement (Contrôle des travaux d'agrandissement et d'aménagement des gares de Dôle et de Poligny) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand**, en remplacement de M. **Vermeillet**, décédé.

*Arrêté du 18 décembre.* — M. **Dubois** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence d'Auxerre, de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département de l'Yonne et attaché, en outre, au service du canal du Nivernais, est chargé, à la résidence de Sens, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du même département et du 2e arrondissement du service de la navigation de l'Yonne, en remplacement de M. **Bonneau**, nommé Ingénieur en Chef.

*Arrêté du 18 décembre.* — **M. Couvreux**, Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé à la résidence d'Auxerre, de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du département de l'Yonne et du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**, est chargé, à la même résidence, de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du même département et du 4e arrondissement du service du canal du Nivernais, en remplacement de **M. Dubois**, appelé à une autre destination.

**M. Couvreux** reste d'ailleurs chargé du 2e arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Callon**.

## II. — CONDUCTEURS.

### 1° DÉCORATION.

*Décret du 31 décembre 1895.* — **M. Le Renard** (Michel), Conducteur principal des Ponts et Chaussées est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'honneur.

### 2° NOMINATION.

*23 décembre 1895.* — **M. Roy Prémorant** (Edmond), Commis, déclaré admissible au grade de Conducteur par la Commission de classement des Sous-Officiers, est nommé Conducteur de 4e classe et mis à la disposition du Ministre des Colonies pour être attaché au service des Travaux publics des îles Saint-Pierre et Miquelon.

Il est placé dans la situation de service détaché.

### 3° SERVICE DÉTACHÉ.

*2 décembre 1895.* — **M. Costa** (François), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de la Cochinchine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

### 4° CONGÉ.

2 *décembre* 1895. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, pour raisons de santé, à **M. Lucas** (François), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Finistère.

### 5° CONGÉ RENOUVELABLE.

16 *décembre* 1895. — **M. Le Corroller** (Émile), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Chef de section, à la résidence de Dinan.

### 6° DISPONIBILITÉ.

7 *décembre* 1895. — **M. Saubade** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

16 *décembre*. — **M. Périer** (Henri), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Gironde, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

17 *décembre*. — **M. Larcher** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Creuse, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant un an.

26 *décembre*. — **M. Schneider** (Joseph), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Cher, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

### 7° DÉMISSIONS.

7 *décembre* 1895. — **M. Chapelle** (Alfred), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable à Tebessa (Algérie), est déclaré démissionnaire.

16 *décembre*. — **M. Pouget** (Marcel), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est déclaré démissionnaire.

*Idem*. — **M. Maurou** (Antoine), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Montauban est déclaré démissionnaire.

21 *décembre*. — Est acceptée la démission de **M. Loustalot-Laclette** (Antoine), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la République Argentine.

### 8° RETRAITE.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| **M. Mariette** (Edmond), Conducteur de 2e classe, en congé illimité | 21 sept. 1895. |

### 9° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| **M. Fauquette** (Georges), Conducteur de 2e classe, Pas-de-Calais, service ordinaire | 30 oct. 1895. |
| **M. Boisnard** (Émile), Conducteur de 2e classe, Charente-Inférieure, service ordinaire | 19 nov. 1895. |
| **M. Gonneau** (Alphonse), Conducteur de 2e classe, Loiret, service de la 3e section de la navigation de la Loire | 22 nov. 1895. |
| **M. Crapet** (Jules), Conducteur de 1re classe, Aisne, détaché au service vicinal | 27 nov. 1895. |
| **M. Vaillant** (Auguste), Conducteur principal, Jura, service ordinaire et service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne | 29 nov. 1895. |

Date du décès.

**M. Guilbert** (Ruf), Conducteur principal, Ille-et-Vilaine, services de la navigation de la Vilaine et du port de Redon..... 2 déc. 1895.

**M. Troadec** (François), Conducteur principal, Finistère, service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest..... 4 déc. 1895.

### 10° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *novembre* 1895. — **Nourisson** (Benoît), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Loire.

30 *novembre*. — **M. Gannat** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Calvados, au service ordinaire et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Vire à Saint-Lô et à Caen, cesse d'être attaché à ce dernier service.

*Arrêté du* 2 *décembre* 1895. — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Philippeville, sont fixés à nouveau de la manière suivante :

*Bureau de l'Ingénieur en chef :*

Deux Conducteurs et trois Commis en résidence à Philippeville :

MM. **Birabent** (Jules), Conducteur de 2e classe, également chargé d'un service actif;
**Costesèque**, Conducteur de 1re classe, également chargé d'un service actif;
**Vieux**, Commis de 1re classe;
**Senèque**, Commis de 4e classe;
**N.....**, Commis (provisoirement : **M. Meichler**, Agent auxiliaire).
Deux agents du service vicinal sont, en outre, attachés à ce bureau.

*Arrondissement spécial de la construction du port de Philippeville.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire :*

Un Conducteur et trois Commis en résidence à Philippeville :

MM. **Meunier**, Conducteur principal, également chargé d'un service actif ;
**N.....**, Commis (provisoirement : M. **Barbe**, Agent auxiliaire) ;
**N.....**, Commis (provisoirement : M. **Caumette**, Agent auxiliaire) ;
**N.....** Commis (provisoirement : M. **Lanaspèze**, Agent auxiliaire).

*Arrondissement de Philippeville.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire:*

Deux Conducteurs et sept commis en résidence à Philippeville.

MM. **Brémond**, Conducteur de 4e classe, également chargé d'un service actif;
**Jonquet**, Conducteur de 4e classe, également chargé d'un service actif), à la résidence de Saint-Antoine ;
**Teyssandier**, Commis de 1re classe ;
**Rapetti**, Commis de 1re classe ;
**Agon**, Commis de 2e classe ;
**Crochet**, Commis de 2e classe ;
**Jean**, Commis de 3e classe ;
**Grapin**, Commis de 3e classe ;
**Nallet**, Commis de 4e classe.

Deux agents du service vicinal sont, en outre, attachés à ce Bureau.

*Subdivision de Philippeville-Nord.* — Aucune modification;

*Subdivision de Philippeville-Ouest.* — Aucune modification ;

*Subdivision d'El-Milia.* — Aucune modification ;

*Subdivision de Collo.* — Aucune modification;

*Subdivision de Philippeville-Est.* — Phares et Fanaux. — Travaux neufs et entretien de l'Hôpital civil de Philippeville. Service

vicinal. — **M. Brémond**, Conducteur déjà nommé et attaché, en outre, au service des eaux de Philippeville.

*Subdivision de Philippeville-Sud.* — Route Nationale, n° 3, sur 18 kilomètres. — Service hydraulique, Colonisation, Bâtiments civils de Philippeville à l'exception de l'Hôpital civil. — Service vicinal. — **M. Bouzeran**, Conducteur principal.

*Subdivision de Philippeville-Sud-Est.* — Route départementale n° 5, sur 21 kilomètres à partir de Philippeville. — **M. Costesèque**, Conducteur déjà nommé.

*Subdivision de Jemmapes.* — Routes départementales n°s 1 et 5 sur 71 kilomètres. — Service hydraulique, Colonisation, Bâtiments civils de Jemmapes et de Gastu, Service vicinal. — **M. Noceto**, Conducteur principal.

*Subdivision d'El-Arrouch.* — Aucune modification. — **M. Grasset**, Conducteur principal.

*Arrondissement de Bougie.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire :*

Deux Conducteurs et sept Commis en résidence à Bougie.

MM. **Carbonnel**, Conducteur de 2e classe, également chargé d'un service actif ;
**Philippot**, Conducteur de 3e classe, également chargé d'un service actif ;
**Gérard**, Commis de 1re classe ;
**Merle**, Commis de 1re classe ;
**Giry**, Commis de 3e classe ;
**Birabent**, Commis de 3e classe ;
**Thévenard**, Commis de 4e classe ;
**N.....**, Commis (provisoirement : **M. Weckel**, Agent auxiliaire) ;
**N.....**, Commis (provisoirement : **M. Bausson**, Agent auxiliaire).

Deux agents du service vicinal sont, en outre, attachés à ce bureau.

*Subdivision de Bougie.* — Aucune modification ;

*Subdivision de Bougie* (*Oued Marsa*). — Aucune modification ;

*Subdivision de Sidi-Aïch.* — Aucune modification ;

*Subdivision d'Akbou.* — Aucune modification ;

*Subdivision de Tababort.* — Aucune modification ;

*Subdivision de Taher.* — Aucune modification ;

*Subdivision de Bougie (Oued Amizour).* — Service vicinal. — Contrôle de la ligne de Bougie à Beni-Mançour. — **M. Carbonnel,** Conducteur déjà nommé.

*Subdivision d'El-Kseur.* — Service hydraulique, Colonisation, Bâtiments civils et service vicinal. — **M. Duffau,** Conducteur.

*Subdivision de Djidjeli.* — Aucune modification. — **M. Tierce,** Conducteur.

12 *décembre* 1895. — **M. Doffe** (Jean), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de la Cochinchine, est attaché au service ordinaire du département de la Corse.

*Idem.* — **M. Branellec** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe au service ordinaire du département du Finistère.

*Idem.* — **M. Lequitot** (Ernest), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Jura, passe au service ordinaire du département du Morbihan.

*Idem.* — **M. Pommier** (Désiré), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Jura.

7 *décembre.* — **M. Plantade** (Léon), Conducteur de 2e classe, attaché dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service maritime du département des Bouches-du-Rhône.

*Idem.* — Les cadres et subdivisions des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés au service maritime du département des Bouches-du-Rhône, sont fixés à nouveau de la manière suivante :

*Bureau de l'Ingénieur en chef :*

Aucune modification.

1er *Arrondissement.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire :*

Un Conducteur et six Commis en résidence à Marseille.

MM. **Poussibet**, Conducteur de 3e classe;
**Rousset**, Commis principal;
**Monné**, Commis principal;
**Olive-Besson**, Commis de 2e classe;
**Vian**, Commis de 3e classe;
**Gottvales**, Commis de 3e classe;
**Chauvet**, Commis de 4e classe.

1re *Subdivision de Marseille.* — Entretien et travaux neufs des ports de Cassis et de La Ciotat. — Phares et balises du 1er arrondissement. — MM. **Millioz**, Conducteur, et **Bernier**, Commis.

2e *Subdivision de Marseille.* — Littoral et petits ports. — Abri au Sud de Marseille. — M. **Cayol**, Conducteur.

3e *Subdivision de Marseille.* — Entretien, sauf le curage de la partie du port de Marseille comprise dans le 1er arrondissement. — Travaux de substitution de pavages en porphyre, aux pavages en grès sur les quais du 1er arrondissement. — Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du Vieux-Port et de la ligne de Marseille-Prado à la gare du Port-Vieux. — M. **Lion**, Conducteur.

4e *Subdivision de Marseille.* — Travaux d'approfondissement et de construction des murs de quai du nouveau bassin de la Pinède. — Service du laboratoire d'essais des chaux et ciments. — M. **Aurenti**, Conducteur.

5e *Subdivision de Marseille.* — Secrétariat de la Commission de surveillance des bateaux à vapeur. — MM. **Adrian**, Conducteur, et **Blanc**, Commis.

2e *Arrondissement.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire :*

Un Conducteur et six Commis en résidence à Marseille.

M. **Guinard**, Conducteur de 2e classe, également chargé d'un service actif;

MM. **Beauchamps**, Commis de 1re classe ;
**Lions**, Commis de 2e classe ;
**Martin**, Commis de 2e classe ;
**Brun**, Commis de 3e classe ;
**Artufel**, Commis de 4e classe ;
**Signoret**, Commis de 4e classe.

6e *Subdivision de Marseille.* — Entretien, sauf le curage, de la partie du port de Marseille comprise dans le 2e arrondissement. — Littoral de Marseille au cap Janet. — Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais des bassins du Nord. — MM. **Euzière**, Conducteur, et **Roux**, Commis.

7e *Subdivision de Marseille.* — Travaux d'achèvement de l'avant-port Nord. — Entretien et travaux neufs des ports de l'Estaque, Carry, Saunet, Carro, Berre et Saint-Chamas. — Littoral du cap Janet à Port-de-Bouc, y compris l'étang de Berre. — Phares et balises du 2e arrondissement. — M. **Martin**, Conducteur.

8e *Subdivision de Marseille.* — Curage d'entretien des bassins du port de Marseille. — Travaux d'enrochements compris dans la construction du nouveau bassin de La Pinède. — M. **Bénézeth**, Conducteur principal.

*Subdivision de l'Estaque.* — Ouverture de carrières. — Établissement d'un chemin de fer de service et d'un port d'embarquement pour la fourniture des enrochements nécessaires à la construction du nouveau bassin de La Pinède. — M. **Plantade**, Conducteur.

*Subdivision de Port-de-Bouc.* — Entretien des ports de Bouc, de Martigues et du canal maritime de Bouc à Martigues, du port de Saint-Louis et des embouchures du Rhône. — Littoral du Port-de-Bouc à la limite Ouest du département. — Contrôle de l'exploitation des voies ferrées des quais du port de Saint-Louis. — M. **Roseron**, Conducteur.

13 *décembre* 1895. — M. **Camels** (Louis), Conducteur de 3e classe, en retrait d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Jura.

*Idem.* — M. **Lerin** (Émile), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine, est mis en retrait d'emploi sans traitement.

13 *décembre* 1895. — **M. Laizé** (François), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe dans le département de la Seine-Inférieure, au service de la 3e section de la navigation de la Seine.

17 *décembre*. — **M. Junis** (Henry), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe au service ordinaire du département de la Creuse.

21 *décembre*. — **M. Vidal** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département du Var.

23 *décembre*. — **M. Nicol** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché dans le département du Finistère, au service du Canal de Nantes à Brest, — 2e section, passe au service ordinaire du même département.

*Idem*. — **M. Branellec** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Finistère, est attaché, en outre, au service du Canal de Nantes à Brest, — 2e section.

*L'Éditeur-Gérant :* Vve Dunod et P. Vicq.

# DÉCRETS

## (N° 17)

[2 décembre 1895]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'une ligne de tramway entre Grenoble et Chapareillan (convention et cahier des charges y annexés).*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Grenoble (gare Paris-Lyon-Méditerranée) et Chapareillan.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 19 novembre 1895, entre le préfet de l'Isère, au nom du département, et MM. Claret et Thouvard, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

## CONVENTION

L'an 1895 et le 19 novembre,

Entre les soussignés :

M. Edmond Roger, chevalier de la légion d'honneur et officier de l'instruction publique, préfet de l'Isère, agissant au nom et pour le compte du département en vertu de la délibération du conseil général, en date du 4 avril 1894, et de la délibération de la commission départementale, en date du 30 mars 1895, et de la délibération du conseil général du 23 août 1895.

D'une part ;

Et MM. Jean Claret, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Lyon, rue Créqui, 1 ;

Alcide Thouvard, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Grenoble, rue des Alpes, 2 ;

D'autre part,

Il a été fait la convention suivante :

Art. 1er. — Le département de l'Isère rétrocède à MM. Claret et Thouvard, qui acceptent, la construction et l'exploitation pour une durée de soixante-quinze ans, d'une ligne de tramway à traction mécanique pour le transport des voyageurs et des marchandises allant de Grenoble (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Chapareillan et raccordée avec les gares de voyageurs et des marchandises du réseau Paris-Lyon-Méditerranée à Grenoble.

Cette rétrocession est faite sans subvention ni garantie d'intérêt. Elle demeure subordonnée à la concession préalable de la ligne par l'État au département de l'Isère qui en fait la demande. Elle n'aura d'ailleurs son effet qu'en vertu du décret d'utilité publique à intervenir pour approuver la présente convention. Ladite rétrocession est faite conformément à la loi du 11 juin 1880 et au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi et aux conditions suivantes :

Art. 2. — Les rétrocessionnaires seront assujettis envers le département à toutes les obligations imposées à celui-ci par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'ils bénéficieront des avantages résultant pour le département de ce même cahier des charges aux clauses et conditions duquel ils déclarent s'engager.

Art. 3. — Le cahier des charges est établi en conformité du cahier des charges type pour tramways annexé au décret du 6 août 1881, sauf les compléments ajoutés aux articles 2, 5, 6, 7,

8, 10, 11, 12, 15, 23 et 37, les modifications apportées aux articles 7, 11 et 23 et l'adjonction des articles supplémentaires 7 *bis*, 11 *bis*, 15 *bis* et 36 *bis* et la suppression des articles 38 et 39.

Art. 4. — Les rétrocessionnaires s'engagent à n'employer dans la construction et l'exploitation de la ligne que du matériel de provenance française et à n'utiliser, comme agents de l'exploitation, que des employés de nationalité française.

Art. 5. — MM. Claret et Thouvard verseront dans la caisse du département, dans le délai de un mois à partir de la déclaration d'utilité publique des travaux et sur l'invitation du préfet, une somme ferme de 213.000 francs qui demeurera acquise au département en toute propriété à partir de son versement.

Le département disposera de cette somme pour composer la subvention de 275.300 francs qu'il doit donner à l'État pour la rectification (nécessaire à l'établissement du tramway) de la route nationale n° 90, entre Grenoble et Montbonnot).

Art. 6. — Dans un délai de six mois à dater de la déclaration d'utilité pratique, les rétrocessionnaires devront former une société anonyme qui leur sera substituée.

Cette substitution devra être approuvée par décret, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 7 (38 du cahier des charges type). — Avant la signature de l'acte de concession, MM. Claret et Thouvard déposeront à la caisse des dépôts et consignations, une somme de 1.000 francs par kilomètre concédé, en numéraire ou une rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre dixièmes en seront rendus aux concessionnaires par dixième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Les six autres dixièmes ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7 *bis* (39 du cahier des charges type). — MM. Claret et Thouvard devront faire élection de domicile à Grenoble.

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la préfecture de l'Isère.

Art. 8. — La présente convention sera nulle et non avenue si l'État ne déclare pas d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 90, entre Grenoble et Montbonnot, avec pont sur l'Isère, entre la Tronche et l'Ile-Verte, avant le 1er janvier 1897.

Art. 9. — Les rétrocessionnaires s'engagent à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition ainsi que tous les autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui lui est annexé.

## CAHIER DES CHARGES

### TITRE Ier

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou par tout autre système mécanique agréé par l'administration sur la proposition des concessionnaires.

Art. 2. — La ligne s'étendra de Grenoble (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Chapareillan et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Rue Emile-Gueymard, place de la Gare, avenue de la Gare, boulevard de Bonne, rue de Bonne, rue du Lycée, rue Pertuisière, place Sainte-Claire, voie centrale, place Notre-Dame, rue Frédéric-Taulier, avenue Randon, route nationale n° 90 et le chemin d'intérêt commun n° 9 avec déviations à Jallières, à Saint-Nazaire, à la Dérochat, au Touvet, à Montalieu, à la Flachère, au Boissieu, au Fayet, à Beauregard et à Cernon.

Lorsque la ville de Grenoble aura ouvert la voie centrale projetée entre la place Sainte-Claire et la place Grenette et élargi la rue Montorge, le concessionnaire sera obligé d'établir et d'exploiter par ces voies une nouvelle ligne partant de la place Sainte-Claire, suivant la voie centrale, la place Grenette, la rue Montorge, l'avenue de la Gare et rejoignant la première à l'angle du boulevard de Bonne et de l'avenue de la Gare. Il devra, à première réquisition et dans le délai de deux mois, présenter les pièces à soumettre à l'enquête pour cette nouvelle ligne. Lorsque cette nouvelle ligne sera établie, le concessionnaire ne pourra pas être tenu de continuer à exploiter la ligne primitive, passant par la rue du Lycée et la rue de Bonne, mais il pourra être obligé de la maintenir et de l'entretenir en bon état.

Le reste comme au type (*).

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal Officiel* du 10 déc. 1895

# (N° 18)

[10 décembre 1895]

*Rapport adressé au Président de la République par M. le ministre des travaux publics, suivi de décrets : 1° portant réorganisation des chemins de fer de l'État ; 2° fixant la composition du conseil du réseau des chemins de fer de l'État ; 3° nommant le directeur des chemins de fer de l'État ; 4° nommant les membres du Conseil du réseau des Chemins de fer de l'État.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

L'Administration des chemins de fer de l'État est confiée, depuis la création de ce réseau à un Conseil investi d'attributions analogues à celle des conseils d'administration des grandes compagnies.

Deux décrets, portant l'un et l'autre la date du 25 mai 1878, ont réglé l'organisation administrative et la gestion financière du réseau d'État.

Divers décrets ont ensuite déterminé la composition du conseil d'administration, ainsi que le mode de gestion de la caisse des retraites.

Cette organisation pouvait se justifier au début, au moment où l'État se substituait aux compagnies dont il venait de racheter les lignes pour former le réseau d'État. Mais elle n'avait qu'un caractère provisoire, attesté par les termes mêmes de la loi du 18 mai 1878 et par l'intitulé des décrets que je viens de rappeler.

Aujourd'hui, il paraît rationnel d'adopter un régime définitif établi sur des bases différentes. Tel est le but du décret que j'ai l'honneur de vous soumettre et qui abroge le premier décret du 25 mai, relatif à l'organisation administrative du réseau d'État.

Il entraîne la suppression du conseil d'administration et confère la plupart de ses attributions à un directeur relevant immédiatement du ministre des travaux publics.

C'est, en effet, au ministre responsable devant le parlement qu'il appartient de diriger, par un fonctionnaire placé sous ses ordres, l'administration du réseau d'État. La délégation de ses pouvoirs à un conseil inamovible en fait, sinon en droit, et à peu près indépendant de lui, est contraire au principe même de

la responsabilité ministérielle et de l'autorité que le ministre doit conserver sur la gestion de ce réseau.

Dans l'accomplissement de cette tâche, le directeur sera assisté par un conseil qui prendra le nom de conseil du réseau de l'État et dont les attributions sont définies par l'article 2. Un autre décret ci-joint règle, en outre, sa composition et la durée de ses pouvoirs.

Mais ce conseil appelé à donner de simples avis n'a pas de pouvoirs propres et laisse subsister l'autorité ainsi que la responsabilité du directeur.

Parmi les questions qui lui seront soumises, quelques-unes des plus importantes, notamment les tarifs et les horaires, entrent d'ailleurs dans la catégorie de celles sur lesquelles le ministre décide en dernier ressort, après avis du comité consultatif des chemins de fer ou du comité d'exploitation technique.

Les articles suivants fixent le mode de nomination et de révocation du personnel du réseau d'État. Ils réservent au ministre le soin de statuer sur la nomination, l'avancement et la révocation du personnel supérieur et confient les mêmes pouvoirs au directeur à l'égard des agents d'un grade inférieur.

L'article 7 maintient l'organisation financière, telle qu'elle a été établie par le second décret du 25 mai 1878, sans autre changement que celui qui reporte au directeur les attributions financières du conseil d'administration.

L'article 9 soumet le réseau d'État à une inspection identique à celle qu'exercent, sur les autres réseaux d'intérêt général, les fonctionnaires et agents du contrôle. Cette mesure s'impose pour l'instruction des projets, des marches de trains, des tarifs qui doivent recevoir mon approbation. D'ailleurs, tous les fonctionnaires des travaux publics sont soumis à l'inspection et ceux du réseau d'État sauraient d'autant moins y échapper que les pouvoirs du directeur seront plus étendus.

Enfin, l'article 10 détermine le mode de gestion de la Caisse des retraites actuellement confiée, en vertu du règlement annexé au décret du 13 janvier 1883, au conseil d'administration des chemins de fer de l'État.

Les autres services annexes (caisse de secours et économat) sont régis par de simples arrêtés qui fonctionnent d'une manière très satisfaisante et auxquels il suffira d'apporter quelques changements de forme.

Telles sont les dispositions essentielles de l'organisation nouvelle des chemins de fer de l'État. Si vous voulez bien les sanc-

tionner, elles seront complétées par les divers arrêtés que prévoit le décret ci-joint, notamment en ce qui concerne le mode de fonctionnement du conseil du réseau de l'État.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

*Le Ministre des Travaux publics,*
E. Guyot-Dessaigne.

## DÉCRET

[10 décembre 1895]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le décret du 25 mai 1878 sur l'administration des chemins de fer de l'État,

Décrète :

Art. 1er. — Le réseau des chemins de fer de l'État est administré par un directeur relevant du ministre des travaux publics et nommé par décret.

Le directeur a sous ses ordres le personnel des divers services.

Tous les pouvoirs attribués au conseil d'administration par les décrets et arrêtés antérieurs sont transférés au directenr sous les réserves et avec les modifications ci-après.

Art. 2. — Le directeur est assisté par un conseil, qui prend le nom de conseil du réseau de l'État.

Le conseil est appelé à donner son avis :

1° Sur les tarifs de toute nature ;

2° Sur les règlements relatifs à l'organisation du service, à la marche des trains, à la police et à l'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances ;

3° Sur la gestion financière, conformément aux règles posées par le décret spécial à ce service ;

4° Sur les marchés et traités relatifs aux divers services ;

5° Sur toutes actions judiciaires.

L'avis du conseil est joint aux propositions du directeur dans les affaires qui, aux termes des lois et règlements, doivent être soumises à l'approbation ministérielle. Il sera visé dans la décision du ministre.

Un décret fixe la composition du conseil, et un arrêté ministérielle détermine son mode de fonctionnement.

Art. 3. — L'organisation des services comprend :

Un chef de l'exploitation, ayant dans ses attributions le service commercial ;

Un ingénieur en chef du matériel et de la traction;

Un ingénieur en chef de la voie et des bâtiments, chargé également des travaux de superstructure pour les lignes à mettre en exploitation.

Art. 4. — Les ingénieurs, inspecteurs et sous-inspecteurs, les chefs de section et chefs de dépôt et tous les employés supérieurs, y compris les chefs de bureau, des services sédentaires de la direction et de l'exploitation, sont nommés, promus aux différentes classes de leur grade ou révoqués par le ministre sur la proposition du directeur.

Le directeur statue sur la nomination, l'avancement ou la révocation des autres agents, ainsi que sur toutes les mutations de personnel sans distinction.

Art. 5. — L'exploitation par l'État continue à s'effectuer en conformité des lois et règlements en vigueur. Elle est régie, sans distinction de lignes, par le cahier des charges des chemins de fer d'intérêt général, annexé à la loi du 4 décembre 1875.

Art. 6. — Les recettes brutes, relevées par ligne ou par groupe de lignes, suivant les instructions données par le ministre des travaux publics, doivent être régulièrement publiées par semaine.

Art. 7. — L'organisation du service financier reste régie, sauf le changement stipulé à l'article 1er du présent décret, par le décret spécial du 25 mai 1878.

Art. 8. — Des arrêtés du ministre des travaux publics, rendus sur la proposition du directeur, déterminent :

1° Le chiffre des traitements fixes des diverses catégories de fonctionnaires et agents employés sur le réseau ;

2° Le chiffre des indemnités fixes, journalières, mensuelles ou annuelles attribuées aux divers emplois, ainsi que le montant des jetons de présence des membres du conseil ;

3° Les sommes qui pourront être distribuées en fin d'exercice, à titre de primes de gestion ou d'économie, aux fonctionnaires et agents qui auront le plus contribué à la bonne marche du service et aux résultats favorables de l'exploitation, sans toutefois que le total de ces sommes puisse dépasser 2 0/0 de la recette brute réalisée dans l'année. Ces sommes ne comprennent pas les primes d'économie des mécaniciens et chauffeurs.

Art. 9. — Le réseau d'État est soumis à une inspection identique à celle qu'exercent sur les autres réseaux d'intérêt général,

conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846, les fonctionnaires et agents du contrôle relevant de l'administration centrale des travaux publics.

Art. 10. — La caisse des retraites, est gérée, sous l'autorité du ministre des travaux publics, par un comité de cinq membres.

Le Comité comprend le directeur des Chemins de fer de l'État, président de droit, et quatre autres membres nommés par arrêté ministériel. Ces derniers sont choisis en nombre égal parmi les membres du conseil et parmi les agents intéressés.

Le Comité possède les pouvoirs les plus étendus pour la gestion de la caisse des retraites. Toutefois, les acquisitions et aliénations de valeurs mobilières et immobilières doivent être soumises à l'approbation du ministre.

Tous les actes faits en exécution des décisions du comité sont signés par son président.

Le comité rend compte au ministre, à la fin de chaque exercice, des opérations et de la situation de la caisse des retraites.

Art. 11. — Sont abrogés les décrets antérieurs en tout ce qui est contraire au présent décret.

## DÉCRET

[10 décembre 1895]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le décret du 10 décembre 1895 sur l'organisation administrative des chemins de fer de l'État,

Décrète :

Art. 1er. — Le conseil du réseau de l'État, institué par le décret du 10 décembre 1895, comprend dix membres nommés par décret sur la proposition du ministre des travaux publics, à savoir :

Un membre du conseil d'État;

Deux membres du corps des ponts et chaussées ou des mines;

Deux fonctionnaires du ministère des finances, dont un inspecteur des finances;

Un représentant du ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes;

Un représentant du ministère de l'agriculture;

Un ingénieur civil;

Deux membres des chambres de commerce appartenant à la région desservie par le réseau d'État.

Art. 2. — Le Conseil est présidé par le directeur des chemins de fer de l'État.

Un vice-président est désigné chaque année par le ministre pour suppléer en cas d'absence, le président.

Art. 3. — Les membres du Conseil sont nommés pour quatre ans ; ils sont renouvelés par moitié tous les deux ans au 1er janvier.

Les membres sortants peuvent être renommés.

Art. 4. — Cesseront de plein droit de faire partie du conseil les membres qui n'exerceront plus les fonctions qui ont motivé leur nomination.

Ils seront immédiatement remplacés par des membres choisis dans les catégories qu'ils représentaient eux-mêmes, conformément aux dispositions de l'article 1er.

Art. 5. — Pour le premier renouvellement à intervenir, il sera procédé, dans un délai de deux ans à partir du 1er janvier 1866, par la voie du tirage au sort, à la désignation des cinq membres composant la première série sortante.

Les renouvellements ultérieurs s'opéreront comme il est stipulé à l'article 3.

---

# (N° 19)

[16 décembre 1895]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Calvados, d'une ligne de tramway entre Caen et Ouistreham, et approuvant la substitution de la société anonyme des chemins de fer du Calvados à la société des établissements Decauville aîné comme concessionnaire du tramway de Dives à Luc-sur-Mer et rétrocessionnaire du tramway de Grandcamp à Isigny.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Calvados, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction de locomotives, destinée au transport des voyageurs, bagages, messa-

geries et marchandises entre Caen et Ouistreham, sur la berge de gauche du canal maritime de Caen à la mer.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Calvados est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée le 1er octobre 1895, entre le préfet du Calvados, agissant au nom du département d'une part, et la Société anonyme des Chemins de fer du Calvados, d'autre part, pour la rétrocession du tramway sus-mentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — La section de tramway comprise entre la rive gauche du canal de Caen à la mer, à Benouville, et Rivabella par les chemins de grande communication nos 37 et 61 est retranchée de la ligne de Dives à Luc-sur-Mer, concédée par le département du Calvados à la Société des établissements Decauville aîné et déclarée d'utilité publique par le décret susvisé du 5 septembre 1894.

Art. 5. — Est approuvée la substitution de la société anonyme des chemins de fer du Calvados à la société anonyme des établissements Decauville aîné comme concessionnaire de la ligne de tramways de Dives à Luc-sur-Mer, mentionné à l'article précédent, et rétrocessionnaire de la ligne de tramway de Grandcamp à Isigny, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 5 septembre 1891.

Art. 6. — Il est interdit à la société anonyme des chemins de fer du Calvados, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways de Dives à Luc-sur-Mer, de Grandcamp à Isigny et de Caen à Ouistreham sans y avoir été préalablement autorisé par décret rendu en conseil d'État.

## CONVENTION

Entre M. Edouard Vatin, préfet du département du Calvados, chevalier de la légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu : 1° de la loi du 10 août 1871 et de la loi du 11 juin 1880; 2° des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882 et 23 décembre 1885, et 3° des délibérations du Conseil général des 21 août 1891, 26 avril 1892, 23 août 1892, 21 août 1894 et 22 août 1895,

D'une part ;

Et la société anonyme des chemins de fer du Calvados (ancienne société caennaise des Tramways), représentée par MM. Édouard Empain et Jules Bidgrain, administrateurs délégués en vertu d'une délibération du conseil d'administration de ladite société, en date du 27 novembre 1894, de laquelle délibération une expédition est annexée à l'original des présentes destiné au département du Calvados,

D'autre part,

Ont été faites et acceptées les conditions suivantes :

Art. 1er. — Le département du Calvados, qui est en instance pour obtenir la concession d'une ligne de tramway de Caen à Ouistreham, s'engage à retrocéder à la société des chemins de fer du Calvados (ancienne société caennaise des Tramways), pour une durée qui prendra fin le 5 septembre 1941, l'établissement et l'exploitation de cette ligne, conformément à l'avant-projet dressé le 21 octobre 1891, visé par MM. Empain et Bigdrain, administrateurs de ladite société, et qui a servi de base à l'enquête d'utilité publique ainsi qu'aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Cette rétrocession n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité.

Art. 2. — La Société des chemins de fer du Calvados est assujettie et s'engage d'une façon formelle envers le département du Calvados, à l'exécution de toutes les obligations imposées par le cahier des charges annexé à la présente convention, de même qu'elle profitera des avantages résultant dudit cahier des charges qui est conforme au cahier des charges type approuvé par décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 4, 5, 6, 7, 31 et 32 et les articles 37 et 38 supprimés.

Art. 3. — Sous réserve du payement d'une redevance à l'État par la société rétrocessionnaire, au lieu et place du département,

et du traité à intervenir à cet effet avec M. le ministre des finances, la ligne empruntera le quai de la Londe et la berge de la rive gauche du canal maritime de Caen à la mer.

L'établissement et l'appropriation des garages ou aménagements quelconques et tous autres travaux et dépenses, tant pour la construction que pour l'exploitation de la voie ferrée, resteront à la charge de la Société rétrocessionnaire.

Art. 4. — La Société rétrocessionnaire ne pourra employer à l'exploitation de la ligne que du matériel roulant dont les types auront été admis par le préfet. Elle s'engage à n'employer que du matériel fixe et roulant de provenance française et à n'utiliser, comme agents de l'exploitation, que des employés de nationalité française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées.

Art. 5. — La Société rétrocessionnaire s'engage à faire le service des colis postaux et à créer des billets d'aller et retour suivant un accord à intervenir ultérieurement avec l'administration. Toutefois, le service des billets d'aller et retour, celui des colis postaux, ceux de la grande et de la petite vitesse, seront assurés, au moins dans tous les garages, avec abris pour voyageurs, prévus au cahier des charges (art. 11).

Art. 6. — Le maximum des dépenses de premier établissement est fixé à 471.735 francs, soit à 33.000 francs par kilomètre.

Art. 7. — Après l'approbation de la présente et la déclaration d'utilité publique du tramway projeté de Caen à Ouistreham, la Société rétrocessionnaire, qui est également cessionnaire de la concession de la ligne de Dives à Luc, sera dispensée de construire la section de cette dernière ligne comprise entre la rive gauche du canal de Caen à la mer, à Bénouville, et Rivabella, par les chemins n$^{os}$ 37 et 61, sur une longueur d'environ 5$^{km}$,188.

Art. 8. — La rétrocession est faite et la Société rétrocessionnaire est chargée à forfait de l'exploitation de la ligne de Caen à Ouistreham, pendant la durée entière de la concession, à ses risques et périls et sans subvention ou garantie d'intérêts d'aucune espèce, moyennant le prélèvement à son profit de toute la recette brute (impôts déduits) aussi longtemps que celle-ci restera inférieure à 4.900 francs par kilomètre.

A partir de la mise en exploitation de la ligne de Caen à Ouistreham, il sera fait masse des recettes brutes (impôts déduits) de cette ligne et de celle de Dives à Luc-sur-Mer, dont la Société des chemins de fer du Calvados est cessionnaire. Cette masse sera divisée par le nombre de kilomètres exploités des deux lignes, et

la recette kilométrique moyenne qui en résultera servira de base au partage du bénéfice stipulé à l'article 11 ci-après, sans que la Société rétrocessionnaire, qui renonce au bénéfice de l'article 3 de la convention du 3 octobre 1890, relative à la concession de la ligne de Dives à Luc, puisse faire appel, dans l'avenir, à la subvention départementale en cas d'insuffisance des recettes des deux lignes.

Art. 9. — La Société rétrocessionnaire s'oblige à abaisser progressivement, d'accord avec l'Administration départementale, le tarif des droits à percevoir en vertu de l'article 23 du cahier des charges, tant sur la ligne de Dives à Luc que sur celle de Caen à Ouistreham, de manière que ce tarif ne soit pas plus élevé, à une époque aussi rapprochée que possible, que celui des mêmes droits perçus par la Compagnie du Chemin de fer d'intérêt local de Caen à la mer.

Art. 10. — La Société rétrocessionnaire prélèvera annuellement, sur les recettes, les sommes nécessaires pour constituer un fonds spécial de réserve destiné au renouvellement de la voie et du matériel fixe et roulant, sans que ce prélèvement puisse excéder 250 francs par an et par kilomètre exploité des deux lignes, ou porter le montant total de ce fonds de réserve à plus de 2.500 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué sera déposé dans une caisse agréée par le département; les revenus en seront touchés par la Société rétrocessionnaire ; ce fonds sera la propriété de la Société rétrocessionnaire et lui reviendra en fin de rétrocession.

Les prélèvements que le département serait obligé de faire sur le fonds de réserve seraient comblés à l'aide des premières recettes réalisées.

Art. 11. — Quand la masse de la recette brute kilométrique des deux lignes (impôts déduits) excédera 4.900 francs, la Société rétrocessionnaire versera au département et aux communes 20 0/0 de l'excédent.

Art. 12. — La Société rétrocessionnaire versera au lieu et place du département :

1° *Pour frais de contrôle*, une somme calculée d'après le chiffre de 40 francs par kilomètre de voie concédée. Ce versement aura lieu chaque année à la date du 1er janvier, à la caisse du Trésorier-payeur général du Calvados; le premier versement sera effectué le 1er janvier qui suivra la déclaration d'utilité publique de l'entreprise;

2° *Pour cautionnement*, une somme de 1.100 francs par kilo-

mètre de voie concédée. Ce versement sera effectué à la Caisse des Dépôts et Consignations, avant la signature du décret ratifiant l'acte de concession, soit en numéraire, soit en rente sur l'État calculée, conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celle de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Les quatre cinquièmes en seront rendus à la Société rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux ; le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 13. — La Société rétrocessionnaire acquittera les frais d'enregistrement calculés conformément à l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, les frais de timbre et d'expédition, ainsi que tous les autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention.

Fait double à Caen, le 1er octobre 1895.

## CAHIER DES CHARGES

### TITRE Ier

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs, bagages, messageries et marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur.

Art. 2. — La ligne comprendra la section unique de Caen à Ouistreham-Port et empruntera les voies publiques ci-après désignées : le quai de la Londe (départ de Caen) et la berge de rive gauche du canal maritime de Caen à la mer (entre Caen et Ouistreham-Port).

Le reste comme au type (*).

(*) Voir le type *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal Officiel* du 23 déc. 1895.

# (N° 20)

[17 décembre 1895]

*Rapport adressé au Président de la République par le ministre des travaux publics, suivi de deux décrets portant : 1° réorganisation du comité consultatif des chemins de fer ; 2° nominations des membres de ce comité.*

MONSIEUR LE PRÉSIDENT,

Le comité consultatif de chemins de fer, institué par un décret du 31 janvier 1878, a été réorganisé par de nombreux décrets, dont le dernier porte la date du 18 septembre 1893.

L'organisation actuelle confère au comité, des attributions fort étendues. La principale consiste dans l'examen des tarifs. Mais le comité est, en outre, appelé à donner son avis sur l'interprétation des lois et règlements concernant l'exploitation commerciale des chemins de fer, sur les rapports des administrations de chemins de fer entre elles, sur les traités passés par ces administrations et soumis à l'approbation ministérielle, sur les demandes en autorisation d'émission d'obligation ou les vœux relatifs à l'établissement de stations ou de haltes, à la marche des trains et à la création de nouveaux trains; enfin sur les questions si complexes des caisses de retraites, d'économats et autres institutions analogues dans le service des chemins de fer.

La multiplicité de ces fonctions, a conduit à composer ce comité d'éléments divers, où sont réunis des compétences variées et des représentants de toute les branches de l'activité commerciale.

Je me plais à rendre hommage au zèle et au dévouement avec lesquels ce comité remplit la tâche qui lui est confiée. Toutefois, le nombre des affaires sur lesquelles il est consulté, l'importance des questions qui lui sont soumises et la nécessité de renvoyer quelques-unes d'entre elles à l'examen de commissions recrutées dans son sein, m'amènent à vous proposer d'augmenter légèrement le nombre de ses membres.

Les pouvoirs du comité, arrivant à leur terme à la fin de l'année 1895, cette circonstance fournit une occasion toute naturelle d'opérer ce remaniement. Tout en respectant dans son ensemble, l'organisation actuelle qui a fait ses preuves, j'estime

qu'il y a lieu d'y faire une part un peu large aux membres du Parlement et d'accroître la représentation du ministère de l'agriculture, ainsi que celle des chambres de commerce de province.

Le nombre des représentants de l'industrie minière, au développement de laquelle s'attachent des intérêts si considérables, sera porté à deux. Celui des ingénieurs civils sera élevé à trois et deux ouvriers ou employés des Compagnies, au lieu d'un seul, seront appelés à y prendre place.

Enfin, on répondra à un vœu souvent exprimé en y faisant entrer deux représentants de la navigation intérieure.

Ces augmentations, compensées par quelques réductions partielles, porteront de cinquante-trois à soixante, le nombre total des membres du comité, y compris les quatre membres de droit qui y figuraient antérieurement.

Les autres dispositions du décret du 18 septembre 1893, qui fixent le mode de renouvellement du comité, ses attributions et son fonctionnement, répondent convenablement à tous les besoins et n'exigent aucune modification.

Si vous voulez bien adopter ces mesures, j'ai l'honneur de vous prier de revêtir de votre signature le décret ci-joint.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de mon profond respect.

*Le Ministre des Travaux publics,*
ED. GUYOT-DESSAIGNE.

## DÉCRET

[17 décembre 1895]

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Vu le décret du 31 janvier 1878, instituant un comité consultatif des chemins de fer ;

Vu le décret du 18 septembre 1893, portant réorganisation de ce comité.

Décrète :

ART. 1er. — L'article 1er du décret du 18 septembre 1893 est modifié ainsi qu'il suit :

« Le comité consultatif des chemins de fer, est composé de soixante membres, dont quatre membres de droit et cinquante-six nommés par décret.

« Sont membres de droit :

« Le directeur des chemins de fer, au ministère des travaux publics ;

« Le directeur des routes, de la navigation et des mines, au ministère des travaux publics ;

« Le directeur du personnel et de la comptabilité au ministère des travaux publics ;

« Le directeur des chemins de fer de l'État.

« Les membres nommés par décret comprennent :

« Quinze membres du parlement, dont cinq sénateurs et dix députés ;

« Six membres du conseil d'État, de la section des travaux publics, de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

« Deux membres de la chambres du commerce de Paris.

« Quatre membres des chambres de commerce des départements ;

« Le président du tribunal de commerce de la Seine ;

« Deux représentants du ministère des finances ;

« Deux membres de la cour des comptes ;

« Quatre représentants du ministère du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes ;

« Trois représentants du ministère de l'agriculture ;

« Quatre membres du corps des ponts et chaussées ;

« Un membre du corps des mines ;

« Deux représentants de l'industrie minière ;

« Deux représentants de la navigation intérieure ;

« Trois ingénieurs civils ;

« Un membre agrégé de l'Institut des actuaires français ;

« Un membre de la commission permanente du congrès international des chemins de fer ;

« Le président de la chambre syndicale des industries diverses ;

« Deux ouvriers ou employés des compagnies de chemins de fer ».

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret,

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 21)

[17 mai 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Conditions générales du 16 novembre 1866.* — (Sieur Lamarre.)

*Avant-métré. — Erreurs ou omissions. Article 97 du devis. — En présence du devis portant que l'entrepreneur devra, avant de procéder à l'exécution, se rendre compte de l'exactitude des calculs de terrassements, et que tout commencement d'exécution sans réclamation entraînera l'acceptation de la partie correspondante de l'avant-métré, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander, même pour erreurs matérielles ou omissions, la revision des quantités prévues à l'avant-métré* (*).

*Déblais. — Frais supplémentaires de transport provenant d'une modification au mouvement des terres prévu; plus-value accordée.*

*Déblais. Forfait. — En présence de l'article 99 du devis, d'après lequel le prix des transports est fixé à forfait, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander un supplément de prix, à raison de reprises de déblais transportés en brouettes, puis chargés sur wagon.*

*Force majeure. — Des orages qualifiés de trombes-phénomènes par le tiers expert constituent des événements de force majeure. Indemnité allouée à raison des dommages causés par l'inondation des tranchées.*

*Procédure. — Recours sommaire; mémoire ampliatif; délai. — Lorsqu'un mémoire ampliatif, destiné à compléter un recours sommaire présenté dans le délai de deux mois, à dater de la notification de l'arrêté attaqué, a été produit après l'expiration dudit*

(*) Voy. 18 mai 1888, ministre de l'instruction publique, p. 562. — 11 mai 1894, ministre des travaux publics c. Benassy (*Arr. du Conseil d'État*), p. 343.

*délai de deux mois, ne doit pas être écarté comme produit tardivement.*

*Travaux compris dans d'autres. — Le prix du devis pour construction, et entretien de la chaussée, comprend l'extraction et l'entretien des déblais d'encaissement (VI). Le prix des cintres comprend le prix de démontage et de réemploi des appareils (VII).*

Considérant que les deux pourvois ci-dessus visés sont dirigés contre deux arrêtés du conseil de préfecture du Gers qui ont statué sur les réclamations du sieur Lamarre, relatives aux décomptes de son entreprises; qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une seule décision;

I. Sur les conclusions du sieur Lamarre *tendant à la réformation de l'arrêté du 12 janvier 1889 :*

*En ce qui concerne les chefs nos 15 et 16 :*

Considérant que le conseil de préfecture a décidé à bon droit que le sieur Lamarre n'était pas recevable à se prévaloir des erreurs ou omissions qui ont été commises dans les calculs de l'avant-métré, pour demander par la voie contentieuse qu'il soit porté au décompte un cube de déblais supérieur à celui qui figure dans l'avant-métré; qu'en effet l'article 17 du marché stipule expressément que l'entrepreneur devra, avant de procéder à l'exécution, se rendre compte de l'exactitude des calculs des terrassements, et que tout commencement d'exécution sans réclamation entraînera l'acceptation de la partie correspondante de l'avant-métré; que cette disposition implique l'abandon par l'entrepreneur, en cas d'acceptation de sa part, de toute demande en révision pour erreurs matérielles ou omissions ;

II. Sur le recours du Ministre des Travaux publics *dirigé contre l'arrêté du Conseil de préfecture du 6 juin 1890 :*

*En ce qui concerne la fin de non-recevoir opposée au pourvoi par l'entrepreneur et tirée de ce que le recours ne satisferait pas aux prescriptions de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806 :*

Considérant que le recours sommaire du ministre a été complété par un mémoire ampliatif précisant les faits et les moyens et qu'aucune disposition de loi ne permet d'écarter ce mémoire comme tardivement produit ;

III. Au fond : ... *En ce qui concerne l'inondation de la tranchée n° 6 (deuxième chef) :*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que les orages des 3 juillet et 1er août 1885, qualifiés de « trombes-phénomènes » par le tiers expert, doivent être considérés comme des événements de

force majeure, et que le ministre ne justifie pas que l'indemnité allouée au sieur Lamarre soit exagérée; qu'il y a donc lieu de rejeter les conclusions du recours tendant à la suppression et subsidiairement à la réduction de cette indemnité;

IV. *En ce qui concerne le troisième chef :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que le sieur Lamarre a dû décaper la partie du remblai n° 6 qui avait été exécutée par le précédent entrepreneur ; que 918 mètres cubes 28 de terres provenant de ce décapement ont été employés à élargir et terminer ce remblai ; que, par suite de cette circonstance qui n'avait pas été prévue lors de l'adjudication, le sieur Lamarre n'a pu utiliser en dépôt pour cet ouvrage, comme le prévoyait le mouvement des terres, un cube égal de déblais rocheux provenant de la tranchée n° 6; qu'il les a transportés en amont et employés en maçonneries avec l'agrément des ingénieurs; que, l'administration ayant appliqué la retenue fixée par le marché sur les prix du bordereau pour les maçonneries exécutées avec des matériaux provenant des fouilles, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé qu'il y avait lieu de tenir compte à l'entrepreneur des frais supplémentaires de transport qu'il a eu à supporter, mais qu'il a appliqué à tort cette plus-value fixée à 0 fr. 458 par le tiers expert à un cube supérieur à celui de 918 mètres cubes 28 ci-dessus indiqué; qu'il y a donc lieu de réduire à 420 fr. 50 l'indemnité à allouer au sieur Lamarre et de rejeter le surplus des conclusions du ministre ainsi que les conclusions du recours incident.

..... V. *Sur le cinquième chef :*

Considérant que l'article 99 du devis porte que le prix moyen des transports n° 12 du bordereau s'appliquera à toute l'étendue de l'entreprise et à toutes les natures de déblais : qu'il est accepté par l'entrepreneur à forfait par le dépôt même de sa soumission, mais que celui-ci sera libre d'exécuter les transports suivant le mode qui lui conviendra;

Considérant qu'il n'est pas contesté que, sauf en ce qui concerne 250 mètres cubes pour lesquels le Ministre reconnaît que l'État doit le prix d'une reprise, soit 90 francs, les déblais sur lesquels porte la contestation étaient prévus au projet; que, s'ils ont été transportés en brouette d'abord, puis repris pour être chargés en wagon, cette circonstance n'est pas de nature à donner à l'entrepreneur droit à l'allocation d'un prix supérieur au n° 12 du bordereau, celui-ci devant être appliqué à forfait à tous les terrassements prévus et comprenant implicitement toutes les sujétions

pouvant résulter du mode adopté par l'entrepreneur pour les transports ; qu'il y a donc lieu, faisant droit aux conclusions du ministre, de réformer l'arrêté attaqué et de réduire à 90 francs l'indemnité allouée par le Conseil de préfecture ;

VI. *En ce qui concerne le sixième chef : Sur les conclusions du recours incident :*

Considérant qu'aux termes du n° 29 du bordereau il devait être alloué à l'entrepreneur 1 franc par mètre cube de matériaux répandus pour la construction ou l'entretien de la chaussée, y compris préparation de la forme, règlement des accotements et régalage des matériaux ; que l'extraction et l'emploi des déblais d'encaissement rentrent bien parmi les opérations rénumérées par ce prix ; que le Conseil de préfecture a donc rejeté à bon droit la réclamation du sieur Lamarre tendant à l'allocation d'un prix spécial pour les mains d'œuvre relatives à ces déblais ;

VII. *En ce qui concerne les chefs n°s 7 à 11 :*

Considérant que le ministre est fondé à demander la suppression de l'allocation de 34 fr. 20 accordée pour démontage des cintres en sus du prix n° 94 qui comprend toutes les mains-d'œuvre afférentes à cette opération ; qu'il est également fondé à soutenir qu'il ne pouvait être alloué pour réemploi des cintres appartenant à l'administration un prix supérieur à celui qui a été fixé par le contrat sous le n° 96 du bordereau pour cette nature de travail, aucune sujétion n'ayant d'ailleurs été imposée à l'entrepreneur en dehors des conditions de son marché ; que la plus-value de 261 fr. 54 accordée de ce chef doit être retranchée ;

VIII. *Sur les conclusions du recours du Ministre et sur celles du recours incident relatives au quatorzième chef* (Question de fait) :

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu de réduire de 458 fr. 41 l'indemnité allouée sous le quatorzième chef, de rejeter le surplus des conclusions du ministre et les conclusions du recours incident ;

..... Considérant que le Conseil de préfecture a condamné l'État à payer en sus du décompte 37.263 fr. 47, mais que ce chiffre doit être rectifié et porté à 37.441 fr. 03 pour tenir compte d'une erreur commise dans la récapitulation des sommes allouées par le tiers expert sous le quatorzième chef ;

Considérant qu'en vertu de la présente décision il y a lieu de retrancher de ladite somme de 37.441 fr. 03, 816 fr. 54 sous le troisième chef ; 14.130 fr. 54 sous le cinquième chef, 295 fr. 64 sous les septième à onzième chefs, soit au total 15.791 fr. 13 ; que

dès lors l'État doit être en définitive condamné à payer au sieur Lamarre 21.739 fr. 90 en sus du décompte ;

XI. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, les frais d'expertise doivent être mis en totalité à la charge de l'État ;

XIII. *Sur les intérêts des intérêts :*

... (Requête du sieur Lamarre contre l'arrêté du Conseil de préfecture du 12 janvier 1889 rejetée. La somme que l'État a été condamnée à payer au sieur Lamarre par l'arrêté du Conseil de préfecture du 6 juin 1890 en sus du montant du décompte est réduite à 21.739 fr. 90. Frais d'expertise mis en totalité à la charge de l'État. Intérêts des sommes dues au sieur Lamarre capitalisées le 10 novembre 1891 et le 20 avril 1894 pour produire eux-mêmes intérêts).

---

# (N° 22)

[17 mai 1895]

*Travaux publics communaux. — Dommages. — Ville de Paris. — Rues et places. — Classement. — Expropriation pour cause d'utilité publique.* — (Ville de Paris contre sieur Pradal).

*Lorsque, des termes d'une décision du jury d'expropriation, il résulte clairement que l'indemnité allouée ne s'applique qu'à la dépossession d'une servitude de passage sur une voie privée incorporée au domaine public communal, le conseil de préfecture, saisi par l'exproprié d'une demande en indemnité pour dommages résultant des travaux en vue desquels l'expropriation a eu lieu (dans l'espèce, difficultés d'accès), peut ordonner, sans renvoi préjudiciel à l'autorité judiciaire, une expertise à l'effet d'apprécier le dommage causé* (*).

Vu la requête pour la Ville de Paris... tendant à ce qu'il plaise au conseil — annuler un arrêté en date du 29 juin 1891 par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine, saisi d'une réclamation d'indemnité du sieur Pradal pour le dommage qui aurait été causé à son immeuble sis rue Robineau, n° 17, par les

(*) Rapp. 15 juin 1888, sieur Jary, *Ann.* 1889, p. 488 et la note.

travaux de nivellement de cette voie, sans s'arrêter à l'exception opposée à cette demande et fondée sur la chose jugée qui résulterait d'une décision du jury d'expropriation de la Seine du 5 décembre 1888, a ordonné une expertise à l'effet de vérifier l'existence et d'apprécier l'étendue du dommage dont ledit sieur Pradal demandait la réparation ; — *Ce faisant, attendu* qu'il est de principe que le jury d'expropriation, statuant sur les indemnités à allouer pour les dépossessions opérées en vue de l'exécution d'un travail public défini, est réputé avoir tenu compte de tous les dommages qui doivent être la conséquence nécessaire de cette exécution; que dans l'espèce des expropriations ont été opérées en vue de l'ouverture d'une voie publique sur le sol de l'ancienne voie privée portant le nom de rue Robineau, de l'élargissement et du nivellement de cette rue; que le sieur Pradal, riverain de ladite voie, a reçu, par décision du jury, une indemnité de 1 franc pour la suppression de la servitude de passage existant au profit de son immeuble sur le sol de la rue Robineau; que l'exécution des travaux publics projetés comportait l'abaissement du niveau de la voie au droit de cette propriété dans les conditions mêmes où ce travail a été exécutée; que l'indemnité allouée au sieur Pradal comprenait donc nécessairement la réparation du dommage qui pouvait résulter pour sa propriété de ce nouvel état de choses ; que, la rue Robineau étant entrée dans le domaine public, franche de toute servitude, les riverains ne pouvaient acquérir de droits d'accès que suivant le niveau régulièrement établi en vertu du décret déclarant d'utilité publique les travaux; que, si la Ville de Paris, pour maintenir provisoirement un accès à la maison du sieur Serre, a laissé au-devant de cet immeuble et au niveau de son seuil une banquette de 3 mètres de longueur raccordée à la voie publique par des escaliers, le maintien de cette banquette qui atténue les inconvénients de la mise en contre-haut de l'immeuble et que la Ville se déclare prête à enlever à la première réquisition du sieur Pradal, ne saurait ouvrir un droit à indemnité au profit de ce dernier; qu'il résulte de ce qui précède que le conseil de préfecture a jugé à tort que la décision du jury ne s'appliquait pas aux dommages causés postérieurement à l'expropriation par l'exécution des travaux de nivellement de la rue Robineau; que tout au moins, en présence de la contestation soulevée sur la portée de cette décision, il y avait lieu pour ce conseil de demander préjudiciellement à l'autorité judiciaire l'interprétation de cette décision; rejeter la demande d'indemnité du sieur Pradal, le condamner à tous les dépens y compris ceux exposés devant le

conseil de préfecture et les frais de l'expertise indûment ordonnée par ce conseil ;

Vu la décision du jury d'expropriation de la Seine du 5 décembre 1888 allouant au sieur Pradal une indemnité de 1 franc pour dépossession d'une servitude de passage sur la rue Robineau ;

Considérant qu'il résulte clairement des termes de la décision du jury d'expropriation de la Seine du 5 décembre 1888 que la somme de 1 franc allouée au sieur Pradal représente uniquement l'indemnité de dépossession d'une servitude de passage, qui devait nécessairement disparaître par suite de l'expropriation du sol de la rue Robineau et du classement de cette rue comme voie publique, mais ne s'applique en aucune façon aux dommages éventuels, qui pouvaient résulter de l'exécution ultérieure des travaux de voirie projetés ; que c'est par suite avec raison que le conseil de préfecture, saisi d'une demande du sieur Pradal tendant à la réparation du préjudice causé à son immeuble par les travaux de nivellement de la rue Robineau, a ordonné une expertise, sans demander préjudiciellement à l'autorité judiciaire l'interprétation de la décision du jury sur le sens et la portée de laquelle il ne peut exister aucun doute... (Rejet avec dépens).

Affaire semblable. — *Ville de Paris contre dame veuve Serre.*

---

# (N° 23)

[17 mai 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Action portée d'abord devant une juridiction incompétente. — Dommages antérieurs au jour où l'action a été portée devant le juge compétent.* — (Sieur Mermet contre compagnie de Lyon.)

*La circonstance que le particulier, qui a souffert du dommage causé par des travaux publics, a tout d'abord porté sa réclamation devant une juridiction incompétente, n'autorise pas le conseil de préfecture à donner aux experts la mission d'apprécier ledit dommage, non à partir du jour où il s'est produit, mais seulement à compter de la date où la réclamation a été portée devant le juge compétent.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les dommages causés à la propriété du sieur Mermet par les travaux de la

compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée remontent au 12 mai 1891 ; que, si le sieur Mermet a d'abord porté sa réclamation devant une juridiction incompétente, cette circonstance n'est pas de nature à le priver du droit qui lui appartient de poursuivre la réparation du préjudice à partir de la date ci-dessus indiquée ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les experts ne devront tenir compte de la privation de jouissance, de l'obligation de quitter l'immeuble et de cesser le commerce qu'à partir du 13 janvier 1892, date du mémoire introductif d'instance devant le conseil de préfecture ; qu'il y a donc lieu de réformer sur ce point l'arrêté attaqué, les parties étant renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra tant sur la demande principale du sieur Mermet que sur sa demande d'intérêts... (Les experts nommés en vertu de l'arrêté du conseil de préfecture du 26 février 1892 tiendront compte du préjudice causé au sieur Mermet à partir du 12 mai 1891 : arrêté réformé en ce qu'il a de contraire ; compagnie condamnée aux dépens.)

---

# (N° 24)

[17 mai 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. -- Occupation temporaire. — Extraction de matériaux : Ballastière.* — (Compagnies du Nord et du Midi et sieurs Lafforgue, Leroy.)

*Durée de l'occupation. — Lorsqu'après l'achèvement des travaux, il a été procédé au constat de l'état des lieux, conformément à l'article 8 du décret du 8 février 1868, et que les experts sont d'accord, le propriétaire, qui peut rentrer en possession de ses terrains, n'est pas fondé, sous prétexte que l'indemnité n'est pas réglée, à soutenir que sa privation de jouissance a été prolongée au-delà de cette date. — Indemnité réduite, par voie de conséquence (Compagnie du Midi, première espèce).*

*Indemnité accordée : pour trouble dans la jouissance d'eaux d'irrigation, et dans l'exploitation de parcelles en dehors de l'occupation — dépréciation des terrains occupés et couverts de déblais ou de tranchées — morcellements et difficultés d'accès, et suppression d'une piste d'entrainement — dépréciation de récoltes — affaissement du sol (Compagnie du Midi, première espèce).*

*Récusation. — Tiers expert. — Non-recevabilité d'une demande de récusation, formulée pour la première fois devant le Conseil d'État par une partie qui a assisté sans protestation ni réserve à la tierce expertise (Compagnie du Nord, deuxième espèce).*

*Chose jugée. — Lorsqu'un arrêté accordant une indemnité pour dommage a été annulé en appel, et qu'une tierce expertise a été ordonnée, le conseil de préfecture, sur renvoi du litige, peut, sans violer l'autorité de la chose jugée, allouer une indemnité plus forte que celle qu'il avait primitivement accordée (Compagnie du Nord, deuxième espèce).*

*Carrière en exploitation. — Fixation du cube des matériaux extraits non d'après l'avis hypothétique du tiers expert, mais d'après la constatation de l'expertise contemporaine de la fin de l'exploitation et le prix du mètre cube desdits matériaux en tenant compte des proportions de cailloux, de gravier, de sable fin et autres produits accessoires (Compagnie du Nord, deuxième espèce).*

*Indemnité spéciale accordée au locataire des terrains fouillés par l'entrepreneur de travaux publics, à raison du trouble apporté dans l'exercice de son industrie. Régularité (Compagnie du Nord, deuxième espèce) (*).*

*Exécution de l'arrêté; restitution. — En présence de la réduction de l'indemnité accordée par le conseil de préfecture, l'intéressé est condamné à restituer la somme payée en trop avec intérêts du jour du paiement et intérêts des intérêts (Compagnie du Nord, deuxième espèce) (**).*

PREMIÈRE ESPÈCE. — (*Compagnie du Midi contre sieur Lafforgue*).

EN CE QUI CONCERNE *l'indemnité pour privation de jouissance des parcelles n*os 134, 135, 136, 150 *et* 414 :

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que la compagnie a occupé ces parcelles le 16 août 1880 et qu'après l'achèvement des travaux il a été procédé le 5 janvier 1884 au constat de l'état des lieux, conformément à l'article du décret du 8 février 1868, par l'expert du sieur Lafforgue et par celui de la compagnie ; que le sieur Lafforgue a pu, les experts étant d'accord sur l'état des lieux, rentrer en pleine possession de ses terrains; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a considéré que la privation de jouissance avait duré jusqu'au 16 août 1889. et qu'il a accordé au

(*) Rap. 12 février 1892 (Compagnie du Midi, *Ann.* 1892, p. 308).
(**) Voy. Table générale, 1875-1884, Intérêts, p. 639.

sieur Lafforgue une indemnité pour les années postérieures au 5 janvier 1884; que, par suite, la compagnie est fondée à demander que cette indemnité ne soit fixée qu'à raison de la perte de revenus pendant la période d'occupation, c'est-à-dire du 16 août 1880 au 5 janvier 1884;

Considérant que le tiers expert, en fixant à 584 fr. 49 ladite indemnité, a fait une juste appréciation du préjudice éprouvé, et que, dès lors: il y a lieu de réduire à cette somme celle de 2.313 francs qui a été allouée de ce chef par l'arrêté attaqué;

*En ce qui concerne l'indemnité à raison du trouble apporté à la jouissance des eaux pour la parcelle n° 136 :*

Considérant qu'il est établi par l'instruction que pendant la période d'occupation l'irrigation de cette parcelle est devenue insuffisante, par suite des travaux de la déviation ; qu'il en est résulté une diminution de récolte ; qu'en fixant à 85 francs l'indemnité due de ce chef, le tiers expert en a fait une juste évaluation, et que, dès lors, il y a lieu de réduire à cette somme celle de 1.025 francs qui a été allouée de ce chef par l'arrêté attaqué ;

*En ce qui concerne l'indemnité à raison des troubles apportés dans l'exploitation des parcelles n^os 136, 150 et 414 pour les surfaces restées en dehors de l'occupation :*

Considérant que la compagnie ne justifie pas qu'en décidant, conformément aux dispositions du tiers expert, que le sieur Lafforgue aura droit de ce chef à une indemnité de 615 francs, le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée des dommages causés ;

*En ce qui concerne l'indemnité pour dépréciation de la surface de 43 ares 16 centiares occupée sur les parcelles n^os 134, 135, 136, 150, 178 et 414 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les tranchées et les remblais effectués sur ces parcelles ont eu pour conséquence une dépréciation des terrains ; qu'en évaluant cette dépréciation à 2.275 fr. 05 conformément aux propositions du tiers expert, il sera tenu un compte suffisant du préjudice causé de ce chef au sieur Lafforgue; que, dès lors, la compagnie est fondée à demander de réduire à cette somme celle de 4.213 francs qui a été allouée par l'arrêté attaqué;

*En ce qui concerne l'indemnité pour dépréciation de la partie de la parcelle n° 136, sur une surface de 85 ares, pour cause de sujétions et d'insuffisance d'arrosage :*

Considérant qu'en fixant à 425 francs l'indemnité due de ce

chef, le tiers expert a fait une juste évaluation de la dépréciation causée à cette parcelle et que, dès lors, il y a lieu de réduire à cette somme celle de 1.700 francs qui a été allouée de ce chef par l'arrêté attaqué ;

*En ce qui concerne l'indemnité pour dépréciation des parcelles n^os 136 et 150, sur une surface de 3 hect. 92 ares, et de la parcelle n° 414 sur une surface de 1 hect, 41 ares. et sur les conclusions de la Compagnie tendant à faire décider que c'est à tort que le Conseil de préfecture a accordé une indemnité de 2.000 francs pour suppression d'une piste d'entraînement et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que cette indemnité soit portée à 8.000 francs.*

Considérant qu'il est établi par l'instruction que ces parcelles sont traversées par la déviation ; qu'il en est résulté des morcellements et des difficultés d'accès; qu'en outre, la piste d'entraînement tracée suivant le pourtour des parcelles n^os 136 et 150 a été supprimée; que tous ces faits ont eu pour conséquence une dépréciation de ces parcelles ; qu'en évaluant les dommages causés à la somme de 4.030 francs pour les parcelles n^os 136 et 150 et à celle de 400 francs pour la parcelle n° 414, il en sera fait une exacte évaluation et que, dès lors, il y a lieu de réduire à ces sommes celles de 6.030 francs et de 520 francs allouées pour ces préjudices par l'arrêté attaqué ;

*En ce qui touche l'indemnité à raison des dommages occasionnés par le dépôt de déblais provenant de la réfection du souterrain sur les parcelles n^os 137 et 150 :*

Considérant que la compagnie, qui avait été autorisée à occuper ces parcelles par arrêté préfectoral du 17 février 1883, en est entrée immédiatement en possession et que la constatation de l'état des lieux après occupation a eu lieu le 5 janvier 1884 ; qu'il résulte de l'instruction que la surface occupée par les dépôts de déblais a été de 3 a. 89 et que le cube de ces dépôts s'est élevé à 1.016 mètres cubes ; qu'en fixant à 410 fr. 06 l'indemnité due par la compagnie tant pour la privation de jouissance de ces parcelles pendant l'occupation que pour leur dépréciation subsistant après l'occupation, le tiers expert a fait une juste appréciation des dommages subis de ce chef; et que, dès lors, il y a lieu de réduire à cette somme celle de 636 francs qui a été allouée par l'arrêté attaqué ;

*En ce qui touche l'indemnité pour dommages causés à la parcelle n° 176 :*

Considérant qu'il est établi par l'instruction que, par suite des remblais de la déviation, l'arrosage de cette parcelle a été inter-

rompu de janvier à avril 1881 sur la surface d'un hectare environ; que, d'autre part, à la suite d'un éboulement survenu le 5 décembre 1882 dans le remblai de la déviation, la parcelle dont s'agit a été occupée sur une surface de 3 a. 17 c.; qu'il en est résulté une privation de jouissance et une dépréciation du terrain; qu'enfin la rigole destinée à l'irrigation de cette parcelle a été obstruée par l'éboulement; que ce fait a occasionné une diminution de récolte pendant la durée de l'occupation.

Considérant qu'en fixant à 476 fr. 05 l'ensemble des indemnités dues au sieur Lafforgue à raison des dommages causés à cette parcelle, le tiers expert en a fait une exacte évaluation et que, dès lors, il y a lieu d'allouer, de ce chef, ladite indemnité;

*Sur les conclusions de la compagnie tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture a accordé une indemnité de 2.422 fr. 30 pour dommages résultant tant de l'affaissement du sol pendant la réfection du souterrain que des travaux divers exécutés à l'occasion de cet affaissement dans les parcelles nos 10, 16, 24, 27 et 28, et sur les conclusions du recours incident tendant à ce que cette indemnité soit portée à 12,825 fr. 27 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que dans le courant de l'année 1883, pendant l'exécution des travaux de réfection du souterrain, un affaissement s'est produit sur une largeur de 175 mètres à partir de la tête amont de cet ouvrage et sur une surface de 44 ares en terre labourable, et de 12 ares en vignes; que des travaux ont été exécutés par la compagnie sur ces parcelles à l'occasion de cet affaissement et en vue de prévenir les accidents; que les récoltes pendantes ont été endommagées par suite de l'exécution de ces travaux; qu'un certain nombre de pieds de vigne ont été détruits et que d'autres ont été déplacés; que divers fossés ont été ouverts pour rejeter les eaux en dehors de la surface affaissée; que la compagnie ne justifie pas qu'en fixant à 2.422 fr. 30 l'indemnité due au sieur Lafforgue tant pour les dommages causés par l'affaissement du sol et par les travaux exécutés que pour les dépréciations subsistant après l'occupation dans les parcelles dont s'agit, le conseil de préfecture ait fait une appréciation exagérée du préjudice éprouvé;

*Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :.....*

*Sur les conclusions de la compagnie, tendant à la restitution par le sieur Lafforgue en principal et en intérêts des sommes qu'elle lui aurait payées en vertu de l'arrêté attaqué :*

Considérant que la compagnie ne justifie pas qu'elle lui ait versé aucune somme en exécution de l'arrêté attaqué; que, dès

lors, il n'y a lieu de faire droit à ses conclusions tendant à la restitution en principal et intérêts des sommes qu'elle aurait payées;

*En ce qui touche les frais d'expertise et de tierce expertise et les dépens exposés devant le conseil de préfecture :*

Considérant qu'il sera fait une juste appréciation des circonstances de l'affaire en mettant la totalité de ces frais à la charge de la compagnie... (Indemnité de 21.000 francs réduite à 11.722 fr. 95 avec intérêts du 20 avril 1885, capitalisés à partir des 24 juin 1890 et 10 décembre 1892. La compagnie supportera les frais d'expertise et de tierce expertise et les dépens exposés devant le conseil de préfecture. Le sieur Lafforgue supportera les dépens du pourvoi de la compagnie.)

DEUXIÈME ESPÈCE. — (*Compagnie du Nord contre sieur Leroy*)

SUR LES CONCLUSIONS *de la compagnie tendant à l'annulation de la nomination du tiers expert :*

Considérant que la compagnie n'a pas récusé le sieur Alexandre; qu'elle a assisté sans protestation ni réserve à la tierce expertise et qu'elle n'est pas recevable à demander cette récusation pour la première fois devant le conseil d'État;

*Sur le moyen tiré de ce que, en élevant le chiffre de l'indemnité, le conseil de préfecture aurait méconnu l'autorité de la chose jugée :*

Considérant que si, par un arrêté du 31 août 1883, le conseil de préfecture avait fixé l'indemnité due au sieur Leroy à une somme inférieure à celle qu'il lui a allouée par l'arrêté attaqué, ce premier arrêté a été annulé par la décision du conseil d'État qui a prescrit une tierce expertise : que, d'autre part, les évaluations des premiers experts ne liaient pas le tiers expert : qu'ainsi le moyen invoqué par la compagnie requérante n'est pas fondé;

SUR L'INDEMNITÉ PRINCIPALE : *En ce qui touche le cube des matériaux extraits :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'à la date du 27 décembre 1880, les experts ont procédé au nivellement de la carrière du sieur Leroy occupée par la compagnie du Nord ; que le plan de nivellement a été fait par l'expert du sieur Leroy et ratifié après vérification par celui de la compagnie ; qu'à la date du 21 février 1881, les deux experts ont déposé un rapport commun dans lequel le cube extrait de la carrière était fixé d'un commun accord à 7.560$^{m}$,50 ;

Considérant que pour décider que ce cube est insuffisant, le

*raison de ce que la partie qui l'a formé n'avait pas qualité pour le faire.*

Vu la requête de la commune de Gognie-Chaussée (Nord)... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler deux arrêtés en date du 9 février précédent, par lesquels le Conseil de préfecture du département du Nord, statuant sur les fins des procès-verbaux dressés contre le sieur Hennebert (Désiré) et la dame veuve Hennebert (Amable) pour avoir planté une haie vive le long du chemin de grande communication n° 31, de Gognie-Chaussée à la station d'Aulnois (Belgique), sans avoir obtenu l'autorisation nécessaire et sans avoir observé les distances prévues par la loi du 5 avril 1887, qui a modifié le traité de limites de Courtrai en date du 28 mars 1820, les a condamnés chacun à 16 francs d'amende et aux frais du procès-verbal et à enlever la haie indûment plantée dans le délai de huit jours, à dater de la notification de l'arrêté : — *Ce faisant, attendu* que les terrains sur lesquels les haies ont été plantées avaient été vendus au sieur Hennebert (Désiré et Amable) par la commune de Gognie-Chaussée comme délaissés d'un chemin vicinal rectifié, à la date du 1er avril 1887, c'est-à-dire antérieurement à la loi du 5 avril 1887, qui a établi les servitudes de grande voirie sanctionnées par les arrêtés attaqués ; que l'approbation aux contrats de délimitation intervenus a été donnée par le préfet du Nord, le 21 mai 1887, sans qu'il y soit fait droit de réserve au sujet de l'application de la nouvelle convention de frontière entre la France et la Belgique ; décharger le sieur Hennebert (Désiré) et la dame veuve Hennebert (Amable) des condamnations qui ont été prononcées contre eux ; subsidiairement, leur accorder telle indemnité que de droit, pour le préjudice qu'ils éprouvent par suite de l'établissement des servitudes grèvant les terrains à eux cédés ;

Vu l'article 69 du traité de limites conclu à Courtrai le 28 mars 1820 ;

Vu la loi du 5 avril 1887 appprouvant la déclaration du 15 janvier 1886 qui a modifié ledit article 69 du traité de Courtrai ;

Vu la loi du 22 juillet 1889 ;

Considérant que les arrêtés attaqués ont été rendus sur le vu des procès-verbaux dressés contre les sieur et dame Hennebert pour avoir planté une haie vive le long du chemin de grande communication n° 31 sans avoir obtenu l'autorisation et sans avoir observé la distance prévue par la loi du 5 avril 1887, que la commune de Gognie-Chaussée qui n'était pas partie à l'instance

devant le conseil de préfecture est sans qualité pour se pourvoir au conseil d'État contre lesdits arrêtés ;

Considérant d'autre part, que les arrêtés du conseil de préfecture ont été notifiés le 18 février 1893 au sieur et à la dame Hennebert ; que, si ces derniers déclarent s'associer au recours de la commune, leurs conclusions, à cette fin, n'ont été prises devant le conseil d'État que le 24 janvier 1894, c'est-à-dire après l'expiration du délai de deux mois imparti par l'article 57 de la loi du 22 juillet 1889 ; que, de ce qui précède, il résulte que le recours de la commune de Gognie-Chaussé et les conclusions du sieur et de la dame Hennebert doivent être également rejetées comme non-recevables. (Rejet.)

---

# (N° 26)

[24 mai 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.* — (Ministre des travaux publics contre sieurs Villetel et Dubosclard.

*Art. 49. — Intérêts. — L'entrepreneur a droit aux intérêts des sommes lui restant dues à partir de l'expiration des trois mois qui suivent la réception définitive et non pas seulement à compter de la requête introductive d'instance.*

*Frais généraux prétendus augmentés par suite du retard, dans l'exécution des travaux de maçonnerie provenant du fait de l'administration. Pas d'indemnité : le matériel de l'entreprise a été, pendant ce temps, employé aux terrassements.*

*Mise en régie non justifiée. — Mesure rapportée avant son exécution, pas d'indemnité.*

*Sujétions. — Approvisionnements exagérés prescrits par les ingénieurs, en violation du cahier des charges ; impossibilité pour l'entrepreneur de réaliser ces approvisionnements dans le délai fixé ; indemnité due à raison du préjudice résultant de ces exigences.*

*— Élévation du prix des moellons attribuée à la rapidité anormale exigée par les ingénieurs pour l'approvisionnement de ces matériaux. Demande d'indemnité. Rejet : cette élévation de prix provient des sujétions particulières auxquelles l'entrepreneur était soumis, en ce qui touche les moellons, par son marché et qu'il devait imposer aux carriers.*

— *Remaniements successifs des moellons nécessités par des ordres de service, prescrivant de déposer sur les chantiers des approvisionnements de moellons trop considérables pour l'espace resserré, dont disposait l'entrepreneur : indemnité due à ce dernier.*

I. Sur la régularité *de la mise en régie :*

Considérant que les ingénieurs ont, par un ordre de service notifié aux entrepreneurs le 20 août 1878, exigé que, avant de commencer tout travail, les entrepreneurs eussent approvisionné sur les chantiers 13.084 mètres cubes de moellons et ont fixé au 31 décembre 1878, le délai dans lequel cet ordre devait être exécuté ;

Considérant que l'exécution de cet ordre a été poursuivie par un arrêté de mise en demeure du 19 novembre 1878, et un arrêté de mise en régie du 14 décembre 1878 ;

Considérant que, d'une part, aucune disposition du cahier des charges, n'autorisait les agents de l'administration à exiger un approvisionnement aussi considérable avant le commencement des travaux; que, d'autre part, de l'avis unanime des experts, l'ordre de service était impossible à exécuter dans le délai imparti aux entrepreneurs; que, dès lors, ceux-ci étaient fondés à soutenir que la mise en régie avait été prononcée à tort contre eux ; qu'ainsi, c'est avec raison que le conseil de préfecture a admis en principe leur droit à être indemnisés du préjudice que les exigences de l'administration avaient pu leur causer;

II. *En ce qui touche les frais supplémentaires d'extraction :*

Considérant que, pour accorder de ce chef aux entreprneurs, une allocation supplémentaire de 6.000 francs, le Conseil de préfecture s'est fondé sur ce que la rapidité exigée par les agents de l'Administration pour l'approvisionnement des moellons avait contribué à élever les prix des matériaux ;

Mais considérant que, à l'égard des moellons provenant des carrières de Briare, il n'est justifié d'aucune élévation dans le prix des moellons ; et que, à l'égard de ceux provenant des carrières de Fay-aux-Loges, l'élévation du prix moyen doit être attribuée aux sujétions particulières auxquelles les entrepreneurs se trouvaient soumis par les clauses de leur marché et que, par suite, ils ont dû imposer aux carriers ; qu'en effet, aux termes de l'article 21 *bis* du cahier des charges, une grande partie de ces moellons, destinés aux enrochements, devait avoir des dimensions exceptionnelles, et que, d'autre part, les carriers avaient consenti à emmétrer ces moellons sur le lieu d'emploi ; que, dans ces circonstances, le ministre est fondé à soutenir que c'est à

tort que le Conseil de préfecture a attribué la hausse des prix aux ordres de l'administration et a alloué de ce chef, une somme de 6.000 francs aux entrepreneurs ; que, par suite et à plus forte raison, il y a lieu de rejeter les conclusions du recours incident tendant à faire élever cette allocation à 28.038 fr. 14 ;

III. *En ce qui touche les remaniements des moellons déposés sur les chantiers :*

Considérant que c'est en exécution des ordres de service de l'Administration que les entrepreneurs ont dû déposer sur les chantiers l'approvisionnement des moellons qui était exigé d'eux ; que cet approvisionnement trop considérable pour l'espace resserré dont ils disposaient a entraîné des remaniements successifs ; que, malgré les réclamations répétées des entrepreneurs, les ingénieurs ont maintenu leurs ordres de service ; que, dans ces circonstances, le ministre n'est pas fondé à prétendre que les entrepreneurs ont commis une fausse manœuvre, dont ils doivent supporter les conséquences ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a admis en principe le droit des entrepreneurs à une indemnité ;

Mais considérant que la somme de 3.613 fr. 30 accordée par lui est exagérée et qu'il sera fait une exacte évaluation du préjudice causé aux entrepreneurs, en fixant à 1.500 francs l'indemnité qui leur est due de ce chef ;

IV. *Sur le recours incident : En ce qui touche l'indemnité pour perte sur les frais généraux :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'expertise, que, si les travaux de maçonnerie ont été retardés, le matériel de l'entreprise était employé aux terrassements ; qu'ainsi les entrepreneurs n'ont subi aucune perte ;

V. *En ce qui touche le dommage causé par la mise en régie :*

Considérant que, si la mise en régie prononcée contre les entrepreneurs par l'arrêté du 14 décembre 1878 n'était pas justifiée, il résulte de l'instruction que cet arrêté a été rapporté avant d'avoir été mis à exécution ; qu'ainsi il n'a pu leur causer aucun dommage, et qu'à l'égard du préjudice qu'a pu leur causer l'ordre de service du 20 août 1878, il leur en a été tenu un compte suffisant par les allocations supplémentaires qui leur sont accordées par la présente décision ; qu'il y a lieu, dès lors, de rejeter les conclusions du recours incident sur ce point ;

VI. *Sur les intérêts :*

Considérant qu'aux termes de l'article 49 du cahier des clauses et conditions générales, si l'entrepreneur ne peut être entière-

ment soldé dans les trois mois qui suivent la réception définitive, il a droit, à partir de l'expiration de ce délai, à des intérêts calculés d'après le taux légal pour la somme qui lui reste due ;

Considérant que la réception définitive, a eu lieu le 24 octobre 1882; qu'ainsi les entrepreneurs avaient droit aux intérêts des sommes qui leur restaient dues à partir du 24 janvier 1883 et qu'ainsi c'est à tort que le Conseil de préfecture ne les leur a accordés qu'à partir du 4 avril 1883, jour de la requête introductive d'instance ;

*Sur les intérêts des intérêts... ;*

*Sur les frais d'expertise :*

Considérant que les entrepreneurs et l'administration succombant sur une partie de leurs prétentions, c'est avec raison que le Conseil de préfecture a décidé que les frais d'expertise seraient supportés par moitié par chacune des parties... (Somme de 30.271 fr. 34, que l'État a éte condamné à payer aux sieurs Villetel et Dubosclard réduite à 22.158 fr. 04. Cette somme produira intérêts, à partir du 24 janvier 1883. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts capitalisés aux dates des 9 novembre 1891 et 21 juillet 1893. Surplus des conclusions du recours du ministre et du recours incident rejetés. L'État supportera la moitié des dépens exposés par les sieurs Villetel et Dubosclard).

---

## (N° 27)

[24 mai 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Réservoir de la Liez.* — (Ministre des travaux publics contre dame veuve Millet.)

*Art. 32. — Augmentation de plus du tiers des déblais onéreux ; indemnité allouée des déblais à transporter au jet de pelle ; prix rémunérateur ; préjudice non établi ; pas d'indemnité.*

*Manque à gagner. — Indemnité calculée en tenant compte du bénéfice procuré par l'emploi en régie des ouvriers de l'entrepreneur.*

*Patente. — Suppléments de droits. Législation nouvelle. — Le fait que, postérieurement à l'adjudication, une loi nouvelle a augmenté les droits de patente dus par l'entrepreneur, n'est pas de nature à motiver l'allocation d'une indemnité au profit de ce dernier.*

*Régie. — Chômage du matériel pendant l'exécution des travaux*

*en régie : indemnité calculée au taux de 10 0/0 de la valeur du matériel comprenant les intérêts et l'amortissement ; — non-lieu à l'allocation d'une seconde indemnité pour dépréciation de ce matériel.*

*Retards dans l'exécution des travaux. — Indemnité générale accordée pour retards provenant du fait de l'administration ; pas d'indemnité pour le retard apporté aux ordres d'exécution de certains ouvrages : les ingénieurs ont agi dans les limites de leur pouvoir de direction.*

*Sujétions relatives à l'établissement de voies d'accès, au montage et au démontage de ponts de service ; pas d'indemnité : un prix nouveau arrêté en cours d'entreprise pour le transport des déblais en wagon a tenu compte de ces sujétions.*

I. Chef n° 25. En ce qui concerne *l'indemnite pour augmentation de plus d'un tiers de déblais :*

Considérant, d'une part, qu'il n'est pas contesté que le cube des déblais a dépassé de plus d'un tiers les quantités prévues au détail estimatif ;

Considérant d'autre part, qu'il résulte de l'instruction et notamment de l'expertise, qu'à raison de la nature des terres le prix prévu au bordereau, était inférieur au prix de revient des déblais et que l'augmentation des déblais a ainsi causé au sieur Millet un préjudice dont il lui était dû réparation ; que le ministre n'établit pas qu'en allouant à cet entrepreneur de ce chef une indemnité de 8.370 fr. 38, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation de l'indemnité due ; qu'ainsi l'arrêté attaqué doit être maintenu sur ce point ;

II. Chef n° 26. *Sur les conclusions du ministre des travaux publics tendant à faire réduire à 5.800 francs l'indemnité allouée par le conseil de préfecture à raison de la prolongation des ravaux et sur les conclusions de la dame veuve Millet tendant à faire porter le chiffre de cette indemnité à 29.790 francs :*

Considérant que, pour allouer une indemnité de 18.982 francs au sieur Millet, le Conseil de préfecture est fondé sur ce que les travaux se seraient prolongés par le fait de l'administration, pendant trois ans au-delà de la durée qui pouvait leur être normalement assignée ;

Considérant, d'une part, que, sous le chef n° 22 de son arrêté, le conseil de préfecture a accordé au sieur Millet, à raison du retard causé par l'exécution en régie de certains travaux, des indemnités pour perte de frais généraux, dépréciation du matériel

et manque à gagner; que le sieur Millet ne peut avoir droit, à raison de ce retard, à une seconde indemnité ;

Considérant, d'autre part, que, si les ingénieurs ont, le 1er mai 1884, enjoint à l'entrepreneur de ne pas exécuter avant un certain délai le revêtement en maçonnerie de la digue et si ce travail n'a pu être commencé que sur un ordre de service du 15 avril 1885, les ingénieurs ont agi en vertu des pouvoirs de direction qui leur ont été confiés par l'article 34 du devis; que, d'ailleurs, l'entreprise a exécuté de nombreux travaux dans cet intervalle;

Considérant enfin, que la suspension des travaux au cours de l'année 1885 n'a pas été causée par le seul fait de l'Administration ;

Considérant qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemnité à laquelle la dame veuve Millet a droit pour tous les dommages résultant des retards imputables à l'Administration en la fixant, conformément aux conclusions du ministre, à 5.850 francs.

III. Sur le recours incident :

Chefs nos 5 et 8. *En ce qui concerne les sujétions spéciales auxquelles l'entrepreneur aurait été soumis pour l'établissement des voies d'accès à la digue et pour le montage et le démontage des ponts de service :*

Considérant que le transport des déblais en wagon n'ayant pas été prévu au devis, il a été fixé au mois de mars 1883 d'accord entre l'administration et l'entrepreneur un prix pour ce transport; qu'à cette époque les sujétions dont se plaint l'entrepreneur lui étaient connues; qu'en effet, les voies de corroyage de l'administration et les voies d'accès de l'entrepreneur ont été posées en juillet et août 1881 et que les diverses mains-d'œuvre pour lesquelles il est réclamé un prix spécial ont été faites presqu'en totalité pendant les années 1881 et 1882; qu'il résulte de l'instruction que, dans la fixation du prix de transport au wagon, il a été tenu compte de ces diverses sujétions et que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les réclamations de l'entrepreneur ;

Chef n° 16. *Sur le prix des heures de travail des ouvriers employés en régie.....* (question de fait);

Chef n° 17. *En ce qui concerne la taille de sujétion pour la pierre de taille des marches d'escalier.....* (pas de sujétions imprévues) ;

IV. Chef n° 22. *En ce qui touche les indemnités pour chômage pendant l'exécution des travaux en régie :*

Considérant que l'arrêt attaqué a accordé au sieur Millet, à raison du chômage de son matériel pendant l'exécution de travaux en

régie, une indemnité calculée au taux de 10 0/0 de la valeur de son matériel et comprenant les intérêts et l'amortissement; qu'ainsi la requérante n'est pas fondée à réclamer, à raison de la dépréciation qu'aurait subie son matériel par suite de ce chômage, une nouvelle indemnité ;

Considérant, d'autre part, que, dans le calcul de l'indemnité accordée au sieur Millet pour manque à gagner, il a été tenu compte du bénéfice que lui a procuré l'emploi en régie de ses ouvriers ; mais que ce bénéfice a été à tort évalué à 8.190 francs ; qu'il résulte de l'instruction qu'il en sera fait une exacte appréciation en le fixant à 5.775 francs ; qu'il y a lieu par suite d'élever de 13.220 francs à 15.635 francs l'indemnité à laquelle la requérante a droit pour le manque à gagner;

V..... Chef n° 25, § 2. *Sur la demande d'indemnité pour dépassement de plus du tiers du cube prévu pour jets de pelle :*

Considérant que, si le cube des déblais transportés au jet de pelle a dépassé de plus du tiers le cube prévu, l'entrepreneur n'établit pas qu'il lui ait été ainsi causé un préjudice et que le prix qui lui a été alloué ne soit pas suffisamment rémunérateur ;

VI. Chef n° 27. *En ce qui concerne le supplément de patente payé par le sieur Millet en exécution de la loi du 15 juillet 1880 :*

Considérant que, si la loi du 15 juillet 1880 a, postérieurement à l'adjudication des travaux, modifié la législation de la contribution des patentes et si elle a eu pour effet d'augmenter les droits de patente payés par le sieur Millet, cette circonstance n'est pas de nature à donner à cet entrepreneur droit à une indemnité ;

*Sur les frais d'expertise :*

Considérant qu'en mettant les frais d'expertise pour moitié à la charge de l'État et pour moitié à la charge du sieur Millet, le Conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des circonstances de l'affaire ;

*Sur les intérêts des intérêts :*

Les sommes allouées par le Conseil de préfecture au sieur Millet sont réduites de 18.982 francs à 5.850 francs pour le che n° 26, et portées de 38.756 à 42.171 francs pour le chef n° 22 ; en conséquence l'État paiera à la dame veuve Millet pour solde du décompte des travaux dont le sieur Millet a été déclaré adjudicataire la somme de 65.047 fr. 34 avec intérêts et intérêts des intérêts à partir des dates fixées par l'arrêté attaqué. Les intérêts seront en outre capitalisés aux dates des 3 juillet 1891 et 21 février 1893 et 10 mars 1894; les dépens du recours incident seront supportés pour un quart par l'État).

# PERSONNEL

## (N° 28)

**(Janvier 1896)**

### I. — INGÉNIEURS.

1° Service détaché.

*Arrêté du 9 janvier* 1896. — M. **Adam**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché aux chemins de fer de l'État, en qualité d'Ingénieur adjoint à l'Ingénieur du service central du matériel et de la traction, prend le titre d'Ingénieur attaché au Service central du matériel et de la traction.

2° Congés renouvelables.

*Arrêté du* 30 *décembre* 1895. — M. **Javary**, Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du Service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans, et autorisé à entrer au Service du Syndicat des chemins de fer de Ceinture de Paris, en qualité d'Ingénieur attaché à la direction, à la résidence de Paris.

*Arrêté du* 27 *janvier*. — M. **de Tavernier** (Charles), Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable, en qualité d'Ingénieur-Conseil, au service de la Compagnie électrique du secteur de la rive gauche de Paris, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur de cette Compagnie.

3° Décès.

Date du décès.

M. **Batereau**, Ingénieur en Chef de 1re classe, en retraite..... 29 octobre 1895.

4° Décisions diverses.

*Arrêté du 26 décembre* 1895. — M. **Goury Du Roslan**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, cesse d'être détaché au Ministère du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes, en qualité de Délégué permanent à l'Office du Travail.

Il reste exclusivement attaché, à la résidence de Paris, au service des chemins de fer de Voves à Toury et de La Loupe à Brou (M. **Lordereau**, Ingénieur en Chef).

*Idem.* — M. **Equer**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer du Midi et de l'Est et au service du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, est mis, à titre temporaire, à la disposition de M. l'Inspecteur Général chargé du 2e arrondissement d'Inspection.

*Arrêté du 30 décembre.* — Un service de Contrôle est créé pour les études et travaux du prolongement jusqu'à la pointe de Grave du chemin de fer d'intérêt général de Bordeaux au Verdon (Compagnie du Médoc).

Ce service est placé dans les attributions du service du Contrôle de la voie et des bâtiments des lignes comprises dans le réseau du Midi (MM. **Debray**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Paris, et Bernis, Ingénieur ordinaire, à Bordeaux).

*Idem.* — M. **Humbert** (Georges), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'Ouest et chargé, en outre, du 3e arrondissement du service du canal latéral à l'Oise et de l'Oise canalisée est attaché, en outre, au service de la Commission d'examens des Mécaniciens de la Marine marchande, en remplacement de M. **Boëll**, mis en service détaché.

*Décision du 7 janvier* 1896. — M. **Armand**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Avignon, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement d'Apt, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Boulle**.

*Arrêté du 13 janvier.* — M. **Humbert** (Georges), Ingénieur ordi-

naires de 1re classe, à Paris, est nommé Secrétaire du Comité Général du Contrôle des chemins de fer, en remplacement de M. **Fumey**, mis en service détaché.

M. **Humbert** conserve, d'ailleurs, ses attributions actuelles.

*Arrêté du 15 janvier.* — M. **Gauthier**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Paris, au service du Contrôle central des chemins de fer du Nord et au Contrôle de l'exploitation technique des tramways du département de la Seine, est attaché, en outre, au service du Contrôle de l'exploitation technique des lignes dans Paris, en remplacement de M. **Fumey**.

*Décision du 15 janvier.* — M. **Raoul** (Alexandre), Conducteur principal, à Auxerre, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Sud-Ouest du service ordinaire du département de l'Yonne, jusqu'à la désignation du successeur de M. l'Ingénieur ordinaire **Couvreux**.

*Arrêté du 17 janvier.* — M. **Baume**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service du Contrôle central des chemins de fer du Nord, remplira les fonctions de Contrôleur général de l'exploitation commerciale de ce réseau.

*Idem.* — M. **Laureaux** (Bernard), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé, à la résidence de Besançon, de l'arrondissement du Sud du service du canal du Rhône au Rhin, est chargé, en outre, de l'arrondissement unique (ligne de Besançon à la frontière suisse avec embranchement sur Lods) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Widmer**, en remplacement de M. **Le Conte**, appelé à une autre destination.

*Arrêté du 24 janvier.* — M. **Pérouse**, Ingénieur en Chef de 1re classe, est nommé Adjoint à la Direction des chemins de fer, en remplacement de M. **Meunier**, mis en service détaché.

M. **Pérouse** reste, d'ailleurs, chargé des fonctions de Secrétaire du Comité de l'exploitation technique des chemins de fer.

*Arrêté du 28 janvier.* — Le service de liquidation d'entreprises et de Contrôle de travaux des chemins de fer de Largnac à Vendes, Vendes à Mauriac, et de Mauriac à la ligne d'Aurillac à Saint-Denis (M. **Séjourné**, Ingénieur en Chef à Mende), est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle des chemins de fer d'Orléans.

## II. — CONDUCTEURS.

### 1° Services détachés.

8 *janvier* 1896. — M. **Grelier** (Raphaël), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Loiret, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de Madagascar.

Il est placé dans la situation de service détaché.

*Idem.* — M. **Hudin** (George), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de Madagascar.

Il est placé dans la situation de service détaché.

*Idem.* — M. **Palu** (Arnaud), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Marans, est mis à la disposition du Ministre des Colonies pour être employé au service des Travaux publics de Madagascar.

Il est placé dans la situation de service détaché.

23 *janvier.* — M. **Munier** (Antoine), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics de la Nouvelle-Calédonie, est autorisé à accepter le poste d'Architecte voyer de la ville de Nouméa.

Il est maintenu dans la situation de service détaché.

27 *janvier.* — M. **Istria** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et autorisé à entrer au service du Gouvernement bulgare et à accepter les fonctions d'Ingénieur-Directeur des travaux de construction des ports de Bourgas et de Varna, à la résidence de Varna.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

### 2° Disponibilité.

20 *décembre* 1895. — M. **Marsilj** (Dominique), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

3° RETRAITE.

| | Date d'exécution |
|---|---|
| M. **Boudon** (Alphonse), Conducteur principal, Seine, détaché dans les bureaux de l'Administration centrale..... | 1er janvier 1896. |

4° DÉCÈS.

| | Date du décès |
|---|---|
| M. **Demange** (François), Conducteur de 1re classe, Oran, service ordinaire..... | 12 décembre 1895. |
| M. **Durupt** (Ernest), Conducteur de 1re classe, Haute-Marne, service ordinaire..... | 26 décembre 1895. |
| M. **Faucheux** (André), Conducteur de 2e classe, Saône-et-Loire, service du canal du Centre.. | 29 décembre 1895. |
| M. **Vidal** (Henri), Conducteur de 1re classe, Hautes-Pyrénées, service hydrométrique du bassin de la Neste..... | 7 janvier 1896. |
| M. **Rivel** (Henri), Conducteur de 4e classe, service ordinaire..... | 16 janvier 1896. |

5° DÉCISIONS DIVERSES.

26 *décembre* 1895. — M. **Chevaux** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Jura, est attaché, en outre, au service des études et travaux du chemin de fer de Lons-le-Saunier à Saint-Jean-de-Losne.

28 *décembre*. — M. **Beaufils** (François), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Cher, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département du Loiret, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

30 *décembre*. — M. **Fanucci** (François), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département de la Corse, au service ordinaire et au service du Contrôle de l'exploitation du chemin de fer d'Ajaccio à Corte, cesse d'être attaché à ce dernier service.

M. **Carboni** (Ignace), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et de l'exploitation technique du chemin de fer d'Ajaccio à Corte.

13 *janvier* 1896. — M. **Bourau** (Lucien), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Rhône, au service de la Navigation du Rhône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lozanne à Paray-le-Monial.

22 *janvier*. — M. **Caraës** (Alfred), Conducteur de 2e classe, atta-

ché au service ordinaire du département du Finistère, passe dans le département des Côtes-du-Nord, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest.

*22 janvier.* — **M. Labadens** (François), Conducteur de 1re classe, détaché au service des Travaux publics de l'Indo-Chine et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est attaché au service ordinaire du département du Finistère.

*Idem.* — Les cadres des Conducteurs et Commis des Ponts et Chaussées attachés, dans le département de la Marne, au service du bureau de l'Ingénieur en chef et du bureau des Ingénieurs ordinaires, sont fixées à nouveau de la manière suivante :

*Bureau de l'Ingénieur en chef :*

Un Conducteur et trois Commis en résidence à Châlons-sur-Marne (provisoirement : deux Conducteurs et deux Commis) :
MM. **Guillemin**, Conducteur de 1re classe ;
**Massot**, Conducteur de 2e classe ;
**Philippon**, Commis de 3e classe ;
**Huat**, Commis de 4e classe.

*Arrondissement d'Epernay*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire :*

Trois Conducteurs et deux Commis en résidence à Sézanne :
MM. **Kirchhoffer**, Conducteur principal ;
**Donnay**, Conducteur de 3e classe ;
**Jeanson**, Conducteur de 4e classe ;
**Roby**, Commis de 4e classe ;
**Turc**, Commis de 4e classe ;

*Arrondissement de Reims.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire :*

Quatre Conducteurs et deux Commis en résidence à Reims :
MM. **Roussel**, Conducteur principal ;
**Gollias**, Conducteur de 2e classe ;
**Gany**, Conducteur de 2e classe ;
**Blot**, Conducteur de 3e classe ;
**Defrance**, Commis de 3e classe ;
**Demay**, Commis de 4e classe.

*Arrondissement de Sainte-Ménéhould.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire* :

Un Conducteur et deux Commis en résidence à Sainte-Ménéhould :

MM. **Hussou**, Conducteur de 4e classe ;
**Celor**, Commis de 4e classe ;
**Roglet**, Commis de 4e classe ;

*Arrondissement de Vitry-le-François.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire* :

Un Conducteur et un Commis en résidence à Vitry-le-François (provisoirement : deux Conducteurs et deux Commis) :

MM. **Michel**, conducteur de 3e classe ;
**Primard**, Conducteur de 4e classe ;
**Laurent**, Commis de 3e classe ;
**N...**, Commis.

*Service départemental des chemins de fer ruraux et travaux communaux* :

M. **Dallemagne**, Conducteur de 3e classe.

*L'Éditeur-Gérant :* Ve Dunod et P. Vicq.

# LOIS

## (N° 29)

[20 février 1896]

*Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique des travaux de construction d'une nouvelle entrée au sud du port de Saint-Nazaire ; 2° l'acceptation des offres de concours du département de la Loire-Inférieure, de la ville et de la chambre de commerce de Saint-Nazaire ; 3° la création des voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de concours.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la construction d'une nouvelle entrée au port de Saint-Nazaire dans le sud et dans l'axe de l'ancien bassin de ce port, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet adopté par l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 23 novembre 1893, lesdits travaux évalués à douze millions (12.000.000 fr.).

Art. 2. — Il est pris acte :

1° De l'engagement pris par la ville de Saint-Nazaire, dans la délibération du conseil municipal du 31 mars 1895, d'abandonner gratuitement à l'État, en toute propriété, tous les terrains lui appartenant à un titre quelconque et compris dans le périmètre des ouvrages à exécuter ;

2° De l'engagement pris par la chambre de commerce de Saint-Nazaire, par délibérations des 25 mars et 11 décembre 1895, de fournir à l'État, pour l'exécution des travaux visés par l'article 1er ci-dessus : *a*) un subside de quatre millions quatre-vingt-neuf mille francs (4.089.000 fr.) ; *b*) des subsides complémentaires

pour subvenir aux dépassements de dépenses dans le cas où le coût total des travaux dépasserait l'évaluation de 12 millions;

3° Des engagements pris par le département de la Loire-Inférieure, suivant délibération du conseil général en date du 14 avril 1893, et par la ville de Saint-Nazaire, suivant délibération du conseil municipal en date du 13 février 1894, de contribuer aux mêmes travaux par des subsides s'élevant respectivement à neuf cent quarante-cinq mille francs (945.000 fr.) et sept cent cinquante mille francs (750.000 fr.).

La dépense à la charge de l'État est limitée à une somme de six millions deux cent seize mille francs (6.216.000 fr.) ; elle sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites au budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des ports maritimes.

Art. 3. — La chambre de commerce de Saint-Nazaire est autorisée à emprunter, à un taux qui n'excédera pas quatre dix pour cent (4,10 0/0), les sommes nécessaires pour lui permettre :

1° De satisfaire aux obligations résultant pour elle de l'article 2 ci-dessus;

2° D'unifier avec les nouveaux emprunts prévus à l'alinéa 1° la partie non encore amortie de l'emprunt de 3 millions, contracté en vertu de la loi du 28 mars 1889 pour l'amélioration du port, et la partie non encore amortie de l'emprunt de 330.000 francs, contracté en vertu du décret du 18 janvier 1893 pour l'approfondissement du vieux bassin.

La durée maxima de l'amortissement des emprunts contractés en vertu du paragraphe précédent est fixée à soixante-dix ans à partir de la date du premier de ces emprunts.

Lesdits emprunts, toujours remboursables par anticipation, pourront être conclus et réalisés en totalité ou par fractions, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit par voie de souscription publique, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par endossement, soit directement auprès de la Caisse des dépôts et consignations, de la Caisse nationale des retraites pour la vieillesse ou du Crédit foncier de France, aux conditions de ces établissements.

Art. 4. — Sont abrogés : 1° les décrets des 13 juin 1889, 13 décembre 1889, et 18 janvier 1893, portant réduction des péages maxima dont la perception a été autorisée au profit de la chambre de commerce de Saint-Nazaire par l'article 5 de la loi du 28 mars 1889 relative à l'amélioration des accès des ports de Saint-Nazaire et de Nantes; 2° les articles 4 et 5 du décret du 18 janvier 1893,

établissant, sur les navires qui entrent au port de Saint-Nazaire, des péages destinés à assurer le service de l'emprunt autorisé par l'article 3 du même décret pour l'approfondissement du vieux bassin.

A partir de la promulgation de la présente loi, les péages établis au profit de la chambre de commerce de Saint-Nazaire par l'article 5 de la loi du 28 mars 1889 seront perçus dans les conditions prescrites par cet article, sous réserve des modifications résultant de l'application de l'article 11 de la loi organique du 30 janvier 1893 sur la marine marchande.

Le produit de cette perception sera affecté à l'amortissement des emprunts autorisés par l'article 3 de la présente loi ; elle cessera aussitôt après l'entier amortissement de ces emprunts.

Art. 5. — Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à emprunter, à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser quatre dix pour cent (4,10 0/0), une somme de neuf cent quarante-cinq mille francs (945.000 fr.) applicable au paiement de la subvention prévue à l'article 2.

Cet emprunt, qui sera remboursable dans un délai maximum de cinquante ans, sera soumis aux règles indiquées par le dernier paragraphe de l'article 3 ci-dessus pour l'emprunt à contracter par la chambre de commerce.

Les conditions des souscriptions à ouvrir et des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

Art. 6. — Le département de la Loire-Inférieure est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite, à s'imposer extraordinairement, pendant cinquante ans, à partir de 1897, quatre-vingt-quinze centièmes de centimes (0,95) additionnels, au principal des quatre contributions directes, pour en affecter le produit au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt de 945.000 francs autorisé par l'article précédent.

Cette imposition sera recouvrée indépendamment des centimes extraordinaires dont le maximum est fixé chaque année par la loi de finances, en vertu de la loi du 10 août 1871.

Art. 7. — La ville de Saint-Nazaire (Loire-Inférieure) est autorisée à emprunter, à un taux d'intérêt n'excédant pas quatre dix pour cent (4,10 0 0), une somme de sept cent cinquante mille francs (750.000 fr.) destinée au paiement de la subvention prévue à l'article 2.

Cet emprunt, qui sera remboursable dans un délai maximum de cinquante ans, sera soumis aux règles indiquées par les deux

derniers paragraphes de l'article 5 ci-dessus pour l'emprunt à contracter par le département.

Art. 8. — La ville de Saint-Nazaire est autorisée à s'imposer extraordinairement, pendant cinquante ans à partir de 1896, quatorze centimes soixante et un centièmes (14c,61) additionnels au principal des quatre contributions directes, pour en affecter le produit au service des intérêts et au remboursement de l'emprunt de 750.000 francs autorisé par l'article précédent.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

# (N° 30)

[29 février 1896]

*Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie normale de Mézières-sur-Oise à Vendeuil.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, de Mézières-sur-Oise à Vendeuil.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département de l'Aisne est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 1er mars 1894, entre le préfet de l'Aisne, d'une part, et la compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention, lequel sera désormais applicable au chemin de fer de Saint-Quentin à Guise.

Des copies certifiées conformes de ces conventions et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Le capital de la compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise ne pourra, sous peine de déchéance, être engagé, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

CONVENTION.

L'an 1894, le 1er mars,

Entre le préfet de l'Aisne, agissant au nom et pour le compte du département, conformément à la délibération du conseil général de l'Aisne, en date du 11 avril 1893, aux lois du 10 août 1871 et du 11 juin 1880,

D'une part;

Et MM. Mariolle-Pinguet, Charles Lecot, René Jourdain, Beaufrère, Lesur, Tiéfaine, Damoisy, Gourdin-Decoster et Lecat, agissant comme formant le conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise, au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par l'assemblée générale extraordinaire des actionnaires, aux termes de sa délibération en date du 25 mars 1893,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Aisne, au nom du département, concède à la compagnie du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise, qui accepte, et pour une période commençant à courir de la date de la loi qui approuvera la présente convention pour prendre fin le 15 août 1974, en même temps que la concession du chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise, un chemin de fer d'intérêt local, à voie normale, partant de la station de Mézières-sur-Oise, sur le chemin de fer de Saint-Quentin à Guise, où il se détachera dudit chemin de fer, passant à ou près Berthenicourt, Alaincourt et Moy et aboutissant à Vendeuil.

Cette concession est faite dans les conditions déterminées par la loi du 11 juin 1880, ainsi que par le cahier des charges annexé à la présente convention, et qui sera désormais applicable au chemin de fer de Saint-Quentin à Guise.

Art. 2. — La compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise accepte la présente concession à ses risques et périls et elle en fait son affaire exclusive, vis-à-vis de tous.

Art. 3. — Ce chemin de fer sera considéré comme constituant un seul

réseau avec le chemin de fer d'intérêt local de Saint-Quentin à Guise.

Art. 4. — Le département de l'Aisne accorde à titre ferme, pour l'établissement du chemin de fer ci-dessus désigné à l'article 1er, une somme fixe et non remboursable de 5.000 francs par kilomètre, sans que le montant total de la subvention ainsi déterminée puisse dépasser la somme de 40.000 francs.

La subvention de 5.000 francs par kilomètre sera payée par le département de l'Aisne en cinq annuités égales et sans intérêt. La première de ces annuités sera payée un an après la déclaration d'utilité publique, et lorsque la compagnie du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise aura justifié de la complète acquisition des terrains nécessaires à la construction de la ligne.

Art. 5. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai de deux ans. Si cette condition n'est pas réalisée, la convention sera de plein droit annulée.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE Ier.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la ligne du chemin de fer de Saint-Quentin à Guise, à Mézières-sur-Oise, passera par ou près Berthenicourt, Alaincourt et Moy et aboutira à Vendeuil.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront poursuivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans à dater de l'approbation du projet du tracé définitif.

Le reste comme au type *.

---

# (N° 31)

[10 mars 1896]

*Loi ayant pour objet de modifier, dans Boulogne et aux abords de cette ville, le tracé du chemin de fer d'intérêt local du Portel à Boulogne, à Bonningues et à Tournehem.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

---

(*) Voir le type, *Ann.*, 1882, page 264.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est autorisée la modification du tracé du chemin de fer d'intérêt local du Portel à Boulogne, à Bonningues et à Tournehem, conformément à la convention passée, le 16 mars 1895, entre le préfet du Pas-de-Calais, agissant au nom du département, d'une part, le maire de Boulogne, agissant au nom de la ville, de seconde part, et, enfin, la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord.

Art. 2. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'établissement du chemin de fer, suivant le tracé modifié visé à l'article précédent.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'établissement de la partie du tracé modifié ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 5. — Une copie certifiée conforme de la convention du 16 mars 1895 restera annexée à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

## AVENANT A LA CONVENTION DU 20 MARS 1890

L'an 1895, le 16 mars,

Entre les soussignés :

a) M. Alapetite, préfet du Pas-de-Calais, agissant au nom et pour le compte du département, conformément aux délibérations : 1° du conseil général du département, en date des 12 avril 1893 et 24 août 1894 ; 2° de la commission départementale, en date du 26 juin 1893 et du 26 novembre 1894; aux lois des 10 août 1871, 11 juin 1880 ; au décret du 20 mars 1882, et sous réserve de la décision à intervenir pour déclarer l'utilité publique;

b) M. le Dr Aigre, maire de Boulogne, agissant au nom et pour le compte de la ville, conformément aux délibérations du conseil municipal de Boulogne, en date des 5 juillet 1893 et 19 décembre 1894; à la loi du 5 avril 1884;

c M. Ed. Caze, président du conseil d'administration de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, conformément à la délibération du conseil d'administration, en date du 26 février 1895,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — En exécution de la délibération du conseil général en date du 12 avril 1893, le tracé de la ligne du Portel à Boulogne et à Tournehem, concédée à la société des chemins de fer économiques du Nord par convention du 20 mars 1890, sera modifié entre Boulogne et Saint-Martin conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-joint que les soussignés déclarent accepter sans réserves; la nécessité de la modification a été reconnue après enquête, conformément aux prescriptions de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880.

Ce chemin de fer a été concédé à la société des chemins de fer économiques du Nord par une convention du 20 mars 1890 approuvée par la loi du 3 août 1892.

Art. 2. — Le cahier des charges annexé à la convention du 20 mars 1890 recevra les modifications suivantes :

*a*) *Art.* 7. — Il sera ajouté à l'article 7 un paragraphe ainsi conçu : « Le matériel roulant remplira les conditions indiquées dans les circulaires du ministre des travaux publics, nos 3, du 12 janvier 1888, et 24 *bis*, du 12 décembre 1887. »

*b*) *Art.* 9. — Les mots : « Moulin-Wibert, Terlincthun, Marlborough », seront supprimés et remplacés par les mots : « Abattoirs, Madeleine-Pont-Pitendal, Ostrohove. »

*c*) On ajoutera au même article 9 un alinéa ainsi conçu :

« Aux points où la ligne rencontrera le réseau du Nord, on établira dans les gares de raccordement des moyens faciles de transbordement pour les voyageurs et les marchandises. »

*d*) *Art.* 19. — Il sera ajouté à l'article 19 un paragraphe ainsi conçu :

« Les voies rempliront les conditions indiquées dans les circulaires du ministre des travaux publics, nos 3, du 12 janvier 1888, et 24 *bis*, du 12 décembre 1887. »

*e*) *Art.* 41. — Les mots « Moulin-Wibert, Terlincthun, Marlborough », seront supprimés et remplacés par les mots : « Abattoirs, Madeleine-Pont-Pitendal, Ostrohove. »

*f*) On ajoutera au cahier des charges un article 58 *bis* ainsi conçu :

« Le concessionnaire sera tenu de déplacer ou de modifier à première réquisition la voie du boulevard Daunou, sans pouvoir prétendre à aucune indemnité de l'État ou du département dans le cas où cette mesure serait reconnue nécessaire pour l'établissement des voies ferrées destinées à desservir les quais du port. »

Art. 3. — Le président du conseil d'administration de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord accepte d'exécuter le nouveau tracé défini à l'article 1er, conformément aux prescriptions du cahier des charges annexé à la convention du 20 mars 1890, tel qu'il est modifié par l'article 2 du présent avenant et sous réserve de l'application de l'article 4 ci-après.

Art. 4. — De son côté, le maire de la ville de Boulogne s'engage à garantir le département du Pas-de-Calais de toutes les conséquences éventuelles pouvant résulter de la modification du tracé prévue à l'ar-

ticle 1er et des changements apportés au cahier des charges par les paragraphes *b*, *e*, *f* de l'article 2 du présent avenant et à se substituer à cet égard entièrement à lui.

Il accepte notamment de payer directement au concessionnaire, sans recours possible contre le département ou l'État, les indemnités qui pourraient être dues, par application de l'article 6 de la loi du 11 juin 1880, à la société des chemins de fer économiques du Nord, tant pour le changement de tracé que pour ses conséquences directes ou indirectes.

Ces indemnités seront réglées, à défaut d'un accord préalable ou d'un arbitrage accepté d'un commun accord par la ville de Boulogne et la société des chemins de fer économiques du Nord, par la commission spéciale prévue au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge de la ville de Boulogne-sur-Mer.

Fait à Arras, le 16 mars 1895.

---

# (N° 32)

[21 mars 1896]

*Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Étampes à Beaune-la-Rolande.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande, par ou près Méréville, Sermaises, Pithiviers et Boynes.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans par la loi du 20 mars 1893, est déclarée définitive dans les conditions de la convention du 17 juin 1892 approuvée par ladite loi.

Art. 2. — Il est pris acte des offres faites par les conseils généraux du Loiret et de Seine-et-Oise, dans leurs délibérations du 22 août 1894 et du 27 avril 1895, de payer à l'État une subvention égale à la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'assiette du chemin de fer sur leur territoire respectif, l'État devant participer à la dépense d'acquisition de l'ensemble des terrains à occuper pour une somme fixe de mille francs (1.000 fr.) par kilo-

mètre sur les sections où les terrains seraient acquis pour deux voies.

Il est pris également acte de l'offre faite par le conseil général de Seine-et-Oise, dans la même délibération, de payer une subvention en argent de cent quarante mille francs (140.000 fr.) pour l'établissement du chemin de fer défini à l'article 1er.

Viendra en déduction des dépenses à la charge de l'État le montant des subventions soit en terrains, soit en argent, qui ont été ou qui seraient offertes par les départements, les communes et les propriétaires intéressés.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

# DÉCRETS

## (N° 33)

[11 février 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Les alignements des quais du port de Croisic (Loire-Inférieure), entre le chemin de grande communication n° 8 et le chemin vicinal ordinaire n° 1, sont et demeurent fixés conformément aux lignes rouges du plan visé par l'ingénieur en chef du service maritime, à la date du 16 juillet 1894, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'alignements, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

## (N° 34)

[13 juin 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit:*

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 57, dans la côte de Saulx (Haute-Saône), suivant le nouveau tracé indiqué par une teinte bleue sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 22 mai 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route sera déclassée du jour où la nouvelle aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle sera remise à la commune pour recevoir l'affectation énoncée dans la délibération du conseil municipal du 14 juin 1894.

2° La dépense à la charge de l'État, évaluée à 27.300 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales.

3° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Saulx, dans sa délibération du 24 mars 1895.

4° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

5° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

---

# (N° 35)

[13 juin 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter, conformément aux dispositions de l'avant-projet dressé, le 8 mai 1893, pour l'ouverture d'une dérivation de la Sèvre-Niortaise sur le territoire de la commune de Vix (Vendée) et l'établissement de deux passerelles aux deux extrémités de la dérivation.

2° Les travaux d'ouverture de la dérivation et d'établissement des deux passerelles seront exécutés par l'État, et la dépense, évaluée à 11.000 francs, sera à la charge exclusive de la commune de Vix, sans aucune participation de la part de l'État. Il en sera de même des travaux d'entretien de la dérivation et des deux passerelles, dont la commune supportera la dépense.

3° Il est pris acte des engagements contractés par le conseil municipal de Vix, dans sa délibération du 21 mai 1893.

4° La commune de Vix est autorisée à poursuivre, aux lieu et place de l'État, l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions de la loi du 3 mai 1841.

5° La dérivation à ouvrir fera partie du domaine public fluvial.

6° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée

comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires aux travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

---

## (N° 36)

[4 juillet 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Lunéville (ligne de Paris à Strasbourg), conformément aux indications générales du plan dressé, le 11 août 1894, par l'ingénieur principal de la compagnie des chemins de fer de l'Est ;

2° Pour l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de trois ans, à dater de la promulgation du présent décret.

---

## (N° 37)

[16 juillet 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Est autorisée la reconstruction du pont suspendu au moyen duquel la route nationale n° 136 franchit la Dordogne à Sainte-Foy-la-Grande (Gironde), conformément aux dispositions du projet présenté, à la date des 31 décembre 1894-24 janvier 1895, par les ingénieurs du département de la Gironde ;

2° La dépense, évaluée à 236.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

# (N° 38)

[18 juillet 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement de la gare de Paris, conformément aux conditions générales du plan dressé, le 7 janvier 1895, par les ingénieurs de la compagnie des chemins de fer de l'Est ;

2° Pour l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de trois ans, à partir de la promulgation du présent décret.

# (N° 39)

[3 septembre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, conformément au projet suivant :

Ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès :

Projet d'alimentation en eau potable de la station de Prudon, présenté le 6 avril 1895, avec un détail estimatif montant à 2.688 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

La dépense résultant de l'exécution de ce projet sera imputée sur le compte de 5.100.000 francs ouvert, conformément à l'article 5 de la convention du 16 mai 1885, approuvée par la loi du 16 juillet suivant, pour travaux complémentaires sur les lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès, Sidi-bel-Abbès à Ras-el-Mâ, la Sénia à Aïn-Témouchent et Tabia à Tlemcen, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

# (N° 40)

[4 septembre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit*

1° Est autorisée la restauration du pont suspendu de Cordon, sur le Rhône (route nationale n° 92), dans le département de l'Ain, conformément aux dispositions du projet présenté, les 11 et 15 novembre 1894, par les ingénieurs, et sous réserve des modifications de détail y apportées par le conseil général des ponts et chaussées.

2° La dépense, évaluée à 183.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour la construction des ponts dépendant des routes nationales.

# (N° 41)

[9 septembre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Les alignements du boulevard International du port de Calais (Pas-de-Calais) sont et demeurent modifiés conformément aux lignes rouges du plan visé par l'ingénieur en chef, le 17 décembre 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

Les dispositions contraires du décret du 15 juillet 1891 sont rapportées.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'alignements, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

# (N° 42)

[20 septembre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour

l'agrandissement des installations du service de la petite vitesse à la gare de Varangéville [ligne de Paris à Strasbourg] (Meurthe-et-Moselle), conformément aux indications générales du plan dressé, le 18 février 1893, par les ingénieurs de la compagnie des chemins de fer de l'Est, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux ci-dessus énoncés, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas terminées dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

4° Les terrains acquis seront incorporés à la concession des chemins de fer de l'Est.

---

# (N° 43)

[3 octobre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la société générale des chemins de fer économiques pour l'aménagement d'une salle de bains aux ateliers de Cosne-sur l'Œil, sur la ligne de Sancoins à Lapeyrouse;

La moitié de la dépense résultant de l'exécution de ces travaux sera imputée sur le compte de 2 millions de francs prévu au paragraphe 2 de l'article 3 de la convention du 13 juillet 1885, approuvée par la loi du 11 septembre suivant, pour aménagement des gares communes avec la compagnie d'Orléans, et pour installations complémentaires de toute nature, sur les lignes de Sancoins à Lapeyrouse et de Châteaumeillant à la Guerche, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans qu'elles puissent dépasser 308 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux et intérêts.

# (N° 44)

[21 octobre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'élargissement et l'exhaussement de la route départementale n° 13 de Vaucluse, du Port-d'Auriac au Buis, entre le point 12 et le village de Camaret, à exécuter conformément aux dispositions de l'avant-projet présenté par les ingénieurs du département de Vaucluse.

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et des bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

# (N° 45)

[21 octobre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 57, dans la côte de la Gabiotte (Saône-et-Loire), suivant la direction générale indiquée par une teinte rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef, le 13 mars 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route demeurera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours ;

2° La dépense, évaluée à 60.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se

conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

---

# (N° 46)

[23 octobre 1895]

*Décret qui autorise la chambre de commerce de Calais à administrer la forme de radoub établie dans le port de Calais (Pas-de-Calais)*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Calais (Pas-de-Calais) est autorisée à administrer, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret, la forme de radoub établie dans le port de Calais.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'administration de ladite forme de radoub formeront des comptes et budgets spéciaux.

Ces comptes et budgets comprendront, en outre, toutes les dépenses et recettes faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus et subventionnés par elle, avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, après avis du ministre des travaux publics.

---

CAHIER DES CHARGES.

TITRE Ier.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que la chambre de commerce de Calais est autorisée à administrer dans le port de Calais, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend, indépendamment des appareils de manutention, des hangars et du service de remorquage qui lui ont été concédés par le décret du 19 mars 1891, la forme de radoub appartenant à l'État.

Le reste comme au type (*).

# (N° 47)

[8 novembre 1895]

*Décret du Président de la République française portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux de rectification de la route départementale n° 4 du Jura, de Lons-le-Saunier à Genève, entre les points kilométriques 71km,438 et 73km,530, sur le territoire de la commune de Lajoux, à exécuter suivant la direction générale indiquée par la ligne rouge A, B, C, D, E, F sur le plan visé par l'agent voyer en chef, le 22 juin 1891, lequel plan restera annexé au présent décret.

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par les communes des Molunes, de Septmoncel, de Lamoura et de Lajoux, suivant les délibérations des conseils municipaux desdites communes, en date respectivement des 12 juillet 1891 et 14, 21 et 28 février 1892.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

(*) Voir le type *Ann.*, 1888, page 512, et *Journal officiel* du 17 novembre 1895.

# (N° 48)

[16 décembre 1895]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier le siège d'exploitation de la mine de fer d'Homécourt au chemin de fer de Valleroy-Moineville.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer reliant le siège d'exploitation de la mine de fer d'Homécourt au chemin de fer de Valleroy-Moineville à Homécourt-Jœuf, sur le territoire des communes de Briey, Homécourt et Moutiers.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La société anonyme de Vezin-Aulnoye est autorisée à construire le chemin de fer à ses frais, risques et périls, suivant le tracé n° 1 indiqué au plan ci-dessus visé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

. . . . . .

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE Ier.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges partira du siège d'exploitation du fond de la Noue, de la concession

d'Homécourt, et aboutira à la gare d'Homécourt-Jœuf et à l'emplacement d'usine acheté près de cette gare par la société de Vezin-Aulnoye. Il sera établi conformément aux indications du projet d'ensemble présenté, à la date du 30 mai 1888, par ladite société de Vezin-Aulnoye.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 49)

[1er janvier 1896]

*Decret portant promulgation de l'arrangement additionnel à la Convention internationale du 14 octobre 1890 concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signé à Berne le 16 juillet 1895.*

Le Président de la République française,

Sur la proposition du ministre des affaires étrangères et du ministre des travaux publics,

Décrète :

Art. 1er. — Un arrangement additionnel à la Convention internationale du 14 octobre 1890 concernant le transport des marchandises par chemins de fer ayant été signé à Berne, le 16 juillet 1895, par les gouvernements qui avaient conclu ladite Convention, et les ratifications de cet acte et du protocole qui y est joint ayant été déposées à Berne, le 18 décembre 1895, par ces gouvernements, à l'exception de l'Autriche-Hongrie et des Pays-Bas, qui n'ont pas encore donné leurs ratifications, lesdits arrangements et protocole dont la teneur suit, recevront leur pleine et entière exécution dans les relations entre la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Italie, le Luxembourg, la Russie et la Suisse.

## ARRANGEMENT ADDITIONNEL

*à la Convention internationale du 14 octobre 1890 concernant l'adjonction de stipulations complémentaires au § 1er des Dispositions réglementaires et la revision de l'annexe I desdites dispositions.*

Les gouvernements de la République française, de l'Allemagne,

---

(*) Voir le type, *Ann.*, 1888, page 454, et *Journal officiel* du 27 janvier 1896.

de l'Autriche et de la Hongrie, de la Belgique, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Russie et de la Suisse, ont reconnu l'utilité d'adopter, d'un commun accord, des dispositions moins rigoureuses que celles fixées pour le transport des objets mentionnés au § 1er des dispositions réglementaires de la Convention internationale du 14 octobre 1890 sur le transport de marchandises par chemins de fer, et à l'annexe I desdites dispositions.

En conséquence, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus de ce qui suit :

Art. 1er. — Le § 1er des Dispositions réglementaires de la Convention internationale du 14 octobre 1890 sera complété par les prescriptions suivantes, qui seront intercalées entre le 3° et le 4° dudit paragraphe :

Toutefois, l'or et l'argent en lingots, le platine, les valeurs monnayées ou en papier, les papiers importants, les pierres précieuses, les perles fines, les bijoux et autres objets précieux, les objets d'art, tels que tableaux, bronzes d'art, antiquités, seront admis au transport international avec la lettre de voiture internationale de la Convention de Berne, sur base soit d'une entente entre les Gouvernements des États intéressés, soit de tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer, à ce dûment autorisées, et approuvés par toutes les autorités compétentes.

Dans les objets précieux sont comprises, par exemple, les dentelles et broderies de grande valeur.

De même, les transports funèbres sont admis au transport international avec la lettre de voiture internationale, sous les conditions suivantes :

*a*) Le transport est effectué en grande vitesse ;

*b*) Les frais de transport doivent obligatoirement être payés au départ ;

*c*) Le transport ne peut s'effectuer que sous la garde d'une personne chargée de l'accompagner ;

*d*) Les transports funèbres sont soumis aux lois et règlements de police spéciaux de chaque État, en tant que ces transports ne sont pas réglés par des conventions spéciales entre Etats.

*Art.* 2. — L'annexe I des Dispositions réglementaires aura dorénavant la teneur suivante :

## Annexe I.

### PRESCRIPTIONS RELATIVES AUX OBJETS ADMIS AU TRANSPORT SOUS CERTAINES CONDITIONS.

I

Les pétards pour signaux d'arrêt sur les chemins de fer doivent être solidement emballés dans des rognures de papier, de la sciure de bois ou du plâtre, ou enfin de toute autre manière, de façon à être assez espacés et assez solidement fixés pour que les boîtes en fer-blanc ne puissent pas se toucher l'une l'autre ni toucher un autre corps étranger. Les caisses dans lesquelles l'emballage est fait doivent être en fortes planches, épaisses de 26 millimètres au moins, assemblées avec rainures et tenues par des vis à bois; ces caisses seront placées dans une seconde caisse aussi solide que la première; la caisse extérieure n'aura pas un volume de plus de 60 décimètres cubes.

Les pétards ne sont admis au transport que si les lettres de voiture sont revêtues d'un certificat de l'autorité constatant qu'ils sont emballés suivant les prescriptions.

II

Les capsules pour armes à feu, les pastilles fulminantes pour munitions d'armes portatives, les amorces non détonantes pour projectiles et les douilles amorcées doivent être emballées avec soin dans des caisses ou des tonneaux solides ; sur chaque colis doit se trouver une étiquette portant, suivant son contenu, la désignation de « capsules, pastilles fulminantes », etc.

III

Les allumettes chimiques et autres allumettes à friction (telles que les allumettes-bougies, allumettes d'amadou, etc.) doivent être emballées avec soin dans des récipients de forte tôle ou de bois très solide, de $1^{mc},2$ au plus, de manière qu'il ne reste aucun vide dans les récipients ; les récipients en bois porteront distinctement à l'extérieur la marque de leur contenu.

La masse inflammable des allumettes chimiques de phosphore jaune et de chlorate de potasse ne doit pas contenir, à l'état sec, plus de 10 0/0 de phosphore et de 40 0/0 de chlorate de potasse. Les envois doivent être accompagnés d'une déclaration du fabricant certifiant que ces limites n'ont pas été dépassées.

IV

Les mèches de sûreté, c'est-à-dire les mèches qui consistent en un boyau mince et serré, dans lequel est contenue une quantité relativement faible de poudre à tirer, sont soumises aux prescriptions données sous le n° III (alinéa 1).

V

Les boîtes extincteurs Bucher dans des douilles en fer-blanc ne sont admises au transport que dans des caisses contenant 10 kilogrammes au plus, revêtues à l'intérieur de papier collé contre les parois et renfermées elles-mêmes dans des caisses plus grandes revêtues également de papier collé.

VI

Le phosphore ordinaire (blanc ou jaune) doit être entouré d'eau dans des boîtes en fer-blanc soudées, contenant 30 kilogrammes au plus et solidement emballées dans de fortes caisses. En outre, il faut que les caisses soient munies de deux poignées solides, qu'elles ne pèsent pas plus de 100 kilogrammes et qu'elles portent à l'extérieur l'indication de : « Phosphore jaune (blanc) ordinaire », et celle de : « Haut ».

Le phosphore amorphe (rouge) doit être emballé dans des boîtes en fer-blanc bien soudées et placées avec de la sciure de bois dans de fortes caisses. Ces caisses ne pèseront pas plus de 90 kilogrammes et elles porteront à l'extérieur l'indication : « Phosphore rouge. »

VII

Le sulfure de sodium brut, non cristallisé, n'est admis à l'expédition qu'emballé dans des récipients en tôle hermétiquement clos ; le sulfure de sodium raffiné, cristallisé, n'est admis qu'emballé en tonneaux ou autres récipients impénétrables à l'eau.

La matière ayant servi à nettoyer le gaz d'éclairage et contenant du fer ou du manganèse n'est expédiée que dans des wagons en tôle, à moins que cet article ne soit emballé dans d'épaisses caisses de tôle. Si lesdits wagons ne sont pas munis de couvercles en tôle, fermant bien, le chargement devra être parfaitement couvert avec des bâches préparées de telle manière qu'elles ne soient pas inflammables par le contact direct de la flamme. Le chargement et le déchargement se feront par l'expéditeur et le destinataire ; c'est à l'expéditeur que, à la demande de l'administration

du chemin de fer, incombe également le soin de fournir les bâches.

Sont acceptés au transport, aux mêmes conditions que le sulfure de sodium brut non cristallisé, les cokes à base de soude (produit accessoire obtenu dans la fabrication des huiles de goudron).

VIII

La celloïdine, produit de l'évaporation imparfaite de l'alcool contenu dans le collodion, ayant l'apparence de savon et consistant essentiellement en coton à collodion, n'est pas admise au transport, à moins que les lames isolées de celloïdine ne soient emballées de façon à empêcher complètement toute dessiccation.

VIII *a*

L'éther sulfurique ne peut être expédié que :

1° Dans des vases étanches de forte tôle de fer, bien rivés ou soudés et contenant au maximum 500 kilogrammes; ou :

2° Dans des vases hermétiquement fermés en métal ou en verre, d'un poids brut de 60 kilogrammes au maximum et emballé, conformément aux prescriptions suivantes :

*a*) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses en bois garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre fossile ou d'autres substances meubles ;

*b*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une substance équivalente, mélangée avec du verre soluble.

Pour les vases en tôle ou en métal, le maximum de contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 1,55 litre de capacité du récipient; par exemple, un récipient en métal de la capacité de 15,50 litres ne pourra contenir plus de 10 kilogrammes d'éther sulfurique.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

IX

Les liquides qui contiennent de l'éther sulfurique en grande

quantité (les gouttes d'Hoffmann et le collodion) ne peuvent être expédiés que dans des récipients en métal ou en verre hermétiquement clos, et dont l'emballage remplira les conditions suivantes :

1° Quand plusieurs vases contenant de ces préparations sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles ;

2° Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matière d'emballage ; le couvercle consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux, ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

X

Le sulfure de carbone est transporté exclusivement dans des wagons découverts et sans bâches, et seulement dans les conditions suivantes :

Soit : 1° En vases étanches de forte tôle bien rivée, ne contenant pas plus de 500 kilogrammes ; ou :

2° En vases de tôle de 75 kilogrammes brut au plus, renforcés à la partie supérieure et à la partie inférieure, avec des cercles de fer. Ces vases seront soit renfermés dans des paniers ou cuveaux, soit emballés dans des caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles ; ou :

3° En vases de verre renfermés dans de fortes caisses garnies de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles.

Pour les vases en tôle, la contenance ne doit pas dépasser 1 kilogramme de liquide par 0,825 litre de capacité du récipient.

Le sulfure de carbone, livré au transport par quantités de 2 kilogrammes au plus, peut être réuni en un colis avec d'autres objets admis au transport sans conditions, pourvu qu'il soit renfermé dans des récipients en tôle hermétiquement fermés, emballés avec les autres objets dans une caisse solide garnie de paille, de foin, de son, de sciure de bois ou de toute autre substance meuble. Les colis doivent être transportés exclusivement dans des

wagons découverts, sans bâches, et la lettre de voiture doit indiquer qu'ils contiennent du sulfure de carbone.

XI

L'esprit-de-bois à l'état brut ou rectifié et l'acétone — à moins qu'ils ne soient dans des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ou en tonneaux — ne sont admis au transport que dans des vases de métal ou de verre. Ces vases doivent être emballés de la manière indiquée au n° IX.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

XII

La chaux vive n'est transportée que dans des wagons découverts.

XIII

Le chlorate de potasse et les autres chlorates doivent être emballés soigneusement dans des caisses ou tonneaux hermétiquement clos, revêtus intérieurement de papier collé contre les parois.

XIV

L'acide picrique n'est expédié que sur l'attestation d'un chimiste connu de l'administration du chemin de fer, apposée sur la lettre de voiture, constatant que l'acide picrique peut être transporté sans danger.

Le plomb devra être exclu de l'emballage de l'acide picrique et ne pas être transporté réuni avec cet acide dans le même wagon. Les wagons doublés couverts de plomb ne devront pas être employés à ce transport.

XV

Les acides minéraux liquides de toute nature (particulièrement l'acide sulfurique, l'esprit de vitriol, l'acide muriatique, l'acide nitrique, l'eau-forte), ainsi que le chlorure de soufre, sont soumis aux prescriptions suivantes :

1° Quand ces produits sont expédiés en touries, bouteilles ou cruches, les récipients doivent être hermétiquement fermés, bien emballés et renfermés dans des caisses spéciales ou des bannettes munies de poignées solides pour en faciliter le maniement ;

Quand ils sont expédiés dans des récipients de métal, de bois

ou de caoutchouc, ces récipients doivent être hermétiquement joints et pourvus de bonnes fermetures ;

2° Ces produits doivent, sous la réserve des dispositions du n° XXXV, toujours être chargés séparément et ne peuvent notamment pas être placés dans le même wagon avec d'autres produits chimiques.

3° Les prescriptions 1° et 2° s'appliquent aussi aux vases dans lesquels lesdits objets ont été transportés. Ces vases doivent toujours être déclarés comme tels.

XVI

La lessive caustique (lessive de soude caustique, lessive de soude, lessive de potasse caustique, lessive de potasse), le résidu d'huile (de raffinerie d'huile) et le brome sont soumis aux prescriptions spécifiées sous n° XV, 1° et 3° (à l'exception de la disposition de 2° citée au 3°).

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

XVII

Sont applicables au transport d'acide nitrique rouge fumant les prescriptions données sous le n° XV, en ce sens que les touries et bouteilles doivent être entourées, dans les récipients, d'un volume au moins égal à leur contenu, de terre d'infusoires séchée ou d'autres substances terreuses sèches.

XVIII

L'acide sulfurique anhydre (anhydride, huile fixe) ne peut être transporté que :

1° Dans des boîtes en tôle, fortes, étamées et bien soudées ; ou :

2° Dans de fortes bouteilles de fer ou de cuivre dont l'ouverture est hermétiquement bouchée, mastiquée et revêtue d'une enveloppe d'argile.

Les boîtes et bouteilles doivent être entourées d'une substance inorganique fine, telle que laine minérale, terre d'infusoires, cendres ou autres, et solidement emballées dans de fortes caisses de bois.

Pour le reste, les dispositions du n° XV, 2° et 3°, sont applicables.

XIX

Pour les vernis, les couleurs préparées avec du vernis, les huiles

éthérées et grasses, ainsi que pour toutes les espèces d'essence, à l'exception de l'éther sulfurique (voir n° VIII, *a*) et de l'essence de pétrole (voir n° XXII), pour l'alcool absolu, l'esprit-de-vin (spiritus), l'esprit et les autres spiritueux non dénommés sous le n° XI, on appliquera, en tant qu'ils sont transportés en touries, bouteilles ou cruches, les prescriptions du n° XV, 1°, alinéa 1.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

## XX

Le pétrole à l'état brut et rectifié, s'il a un poids spécifique d'au moins 0,780 à une température de 17°,5 du thermomètre centigrade (Celsius), ou s'il n'émet pas de vapeurs inflammables à une température de moins de 21° du thermomètre centigrade (Celsius) de l'appareil Abel et à une hauteur du baromètre de 760 millimètres rapportée au niveau de la mer (pétrole de test),

Les huiles préparées avec le goudron de lignite, si elles ont au moins le poids spécifique ci-dessus indiqué (solarol, photogène, etc.),

Les huiles préparées avec le goudron de houille (benzol, toluol, xylol, cumol, etc.), ainsi que l'essence de mirbane (nitro-benzine), sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ne soient employés, ne peuvent être transportés que :

*a*) Dans des tonneaux particulièrement bons et solides; ou :

*b*) Dans des vases en métal étanches et capables de résister ; ou :

*c*) Dans des vases en verre ou en grès ; en ce cas toutefois en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

*aa*) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles ;

*bb*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage ; le couvercle, consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 60 kilogrammes pour les vases en verre et 75 kilogrammes pour les vases en grès ;

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur ;

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté ;

4° Les dispositions du n° 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels;

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV ;

6° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés aux alinéas 1 et 2 du présent numéro ont un poids spécifique d'au moins 0,780, ou que le pétrole a la qualité indiquée dans le premier alinéa du présent numéro à l'égard du point d'inflammation. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n° XXII, concernant l'essence de pétrole, etc.

XXI

Le pétrole à l'état brut et rectifié, le pétrole-naphte, et les produits de la distillation du pétrole et du pétrole-naphte, lorsque ces matières ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°,5 du thermomètre centigrade (benzine, ligroïne et essence pour nettoyage), sont soumis aux dispositions suivantes :

1° Ces objets, à moins que des wagons spécialement construits à cet effet (wagons-citernes) ne soient employés, ne peuvent être transportés que :

*a*) Dans des tonneaux particulièrement bons et solides ; ou :

*b*) Dans des vases en métal étanches et capables de résister ; ou :

*c*) Dans des vases en verre ou en grès ; en ce cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

*aa*) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles ;

*bb*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle, consistant en paille, jonc,

roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangé avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes;

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées, le transport ne serait pas accepté;

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels;

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;

6° Au chargement et au déchargement, les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou le dos, mais seulement par les poignées;

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés l'un sur l'autre, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;

8° Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le mot : « Inflammable », imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent être munis de l'inscription : « A porter à la main. » Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge portant l'inscription : « A manœuvrer avec précaution » ;

9° Il doit être indiqué sur la lettre de voiture que les objets désignés dans le premier alinéa du présent numéro ont un poids spécifique de moins de 0,780 et de plus de 0,680 à une température de 17°,5 C. Quand cette indication ne se trouve pas dans la lettre de voiture, on appliquera les conditions de transport du n° XXII concernant l'essence de pétrole, etc.

## XXII

L'essence de pétrole (gazoline, néoline, etc.) et les autres produits facilement inflammables préparés avec du pétrole-naphte ou du goudron de lignite, lorsque ces matières ont un poids spé-

flique de 0,680 ou moins à une température de 17°,5 C., sont soumis aux conditions suivantes :

1° Ces objets ne peuvent être transportés que :

*a*) Dans des vases en métal étanches et capables de résister; ou :

*b*) Dans des vases en verre ou en grès; en ce cas, toutefois, en observant les prescriptions ci-dessous indiquées :

*aa*) Quand plusieurs vases sont réunis en un colis, ils doivent être emballés solidement dans de fortes caisses de bois, garnies de paille, de foin, de son, de sciure de bois, de terre d'infusoires ou autres substances meubles;

*bb*) Quand les vases sont emballés isolément, l'envoi est admis dans des paniers ou cuveaux solides, munis de couvercles bien assujettis et de poignées, et garnis d'une quantité suffisante de matières d'emballage; le couvercle, consistant en paille, jonc, roseau ou matières analogues, doit être imprégné de lait d'argile ou de chaux ou d'une autre substance équivalente, mélangée avec du verre soluble. Le poids brut du colis isolé ne doit pas dépasser 40 kilogrammes;

*c*) Dans les wagons-réservoirs hermétiquement fermés (wagons-citernes parfaitement étanches);

2° Les vases qui se détérioreront pendant le transport seront immédiatement déchargés et vendus, avec le contenu qui y sera resté, au mieux des intérêts de l'expéditeur;

3° Le transport n'a lieu que sur des wagons découverts. Si les opérations du passage en douane exigeaient des wagons munis de bâches plombées; le transport ne serait pas accepté;

4° Les dispositions du chiffre 3 qui précèdent sont aussi applicables aux tonneaux et autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels;

5° En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV;

6° Au chargement et au déchargement les paniers ou cuveaux contenant des ballons en verre ne doivent pas être transportés sur des camions, ni portés sur les épaules ou sur le dos, mais seulement par les poignées;

7° Dans les wagons, les paniers et cuveaux doivent être solidement assujettis et attachés aux parois du wagon. Les colis ne doivent pas être chargés les uns sur les autres, mais l'un à côté de l'autre et sans superposition;

8° Chaque colis isolé doit porter sur une étiquette apparente le

mot : « Inflammable » imprimé sur fond rouge. Les paniers ou cuveaux renfermant des vases en verre ou en grès doivent, en outre, porter l'inscription : « A porter à la main. » Les wagons doivent être munis d'une étiquette rouge : « A manœuvrer avec précaution. »

## XXIII

Le transport d'huiles de térébenthine et autres huiles de mauvaise odeur, ainsi que de l'ammoniaque, n'est fait que dans des wagons découverts.

Cette disposition s'applique aussi aux tonneaux et aux autres récipients dans lesquels ces matières ont été transportées. Ces récipients doivent toujours être déclarés comme tels.

En ce qui concerne l'emballage avec d'autres objets, voir n° XXXV.

## XXIV

Les substances arsenicales non liquides, notamment l'acide arsénieux (fumée arsenicale coagulée), l'arsenic jaune (sulfure d'arsenic, orpiment), l'arsenic rouge (réalgar), l'arsenic natif (cobalt arsenical écailleux, ou pierre à mouches), etc., ne sont admis au transport que :

1° Si sur chaque colis se trouve en caractères lisibles, et avec de la couleur noire à l'huile, l'inscription : « Arsenic (poison) »; et :

2° Si l'emballage est fait de la manière suivante :

Soit : *a*) En tonneaux ou caisses doubles, les fonds des tonneaux consolidés au moyen de cercles, et les couvercles des caisses au moyen de cercles ou de bandes de fer, les tonneaux ou caisses intérieurs étant faits de bois fort et sec et garnis au dedans de toile serrée ou autre tissu serré de même genre ; ou :

*b*) En sacs de toile goudronnée, emballés dans des tonneaux simples de bois fort et sec ; ou :

*c*) En cylindres de fer-blanc soudés, revêtus d'un manteau de bois solide, dont les fonds sont consolidés au moyen de cercles.

## XXV

Les substances arsenicales liquides, particulièrement les acides arsénieux, sont soumises aux dispositions spécifiées sous XXIV, 1, et sous XV 1 et 3 (à l'exception de la disposition du 2 citée au 3).

## XXVI

Les autres produits métalliques vénéneux (couleurs et sels à base métallique, etc.), particulièrement les produits mercuriels, tels que sublimé, calomel, précipité blanc et rouge, cinabre; les sels et couleurs de cuivre, tels que sulfate de cuivre, vert-de-gris, pigments de cuivre, cuivres verts et bleus; les préparations de plomb, tels que litharge (massicot), minium, sucre de Saturne et autres sels de plomb, céruse et autres couleurs à base de plomb; la poussière de zinc, les cendres de zinc et d'antimoine, ne peuvent être remis au chemin de fer pour le transport que dans des tonneaux ou caisses bien joints, faits de bois sec et solide, consolidés au moyen de cercles ou de bandes de fer. Ces cercles ou bandes doivent être tels que, malgré les secousses et chocs inévitables lors du transport, ces matières ne fuient pas par les fentes.

## XXVII

La levure, liquide ou solide, devra être transportée dans des vases non fermés hermétiquement. Si le chemin de fer consent néanmoins à accepter ce produit dans des récipients entièrement clos, il peut exiger de l'expéditeur l'engagement :

1° De renoncer à toute réclamation dans le cas où les envois de l'espèce ne seraient pas acceptés sur les lignes des chemins de fer correspondants;

2° De prendre à sa charge tous les dommages occasionnés à d'autres marchandises ou au matériel du chemin de fer par suite de ce mode de transport, et ce, sur la simple présentation de la note des frais, note dont l'exactitude aura été reconnue une fois pour toutes et préalablement par l'expéditeur;

3° De renoncer à toute indemnité pour avaries et pertes soit des récipients, soit de leur contenu, résultant du transport dans des récipients non fermés hermétiquement.

Ces restrictions ne sont pas applicables au transport de la levure comprimée.

## XXVIII

Le noir de fumée et autres espèces de suie ne sont admis à l'expédition que dans des emballages offrant toute garantie contre le tamisage (sacs, tonneaux, caisses, etc.).

Si la suie est fraîchement calcinée, on emploiera pour l'emballage des vases ou de petits tonneaux placés dans de solides

paniers et garnis intérieurement de papier, de toile ou d'une autre matière analogue collée solidement sur les parois.

La lettre de voiture doit mentionner si la suie est fraîchement calcinée ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la suie sera considérée comme fraîchement calcinée.

XXIX

Le charbon de bois en poudre ou en grains n'est admis au transport que s'il est emballé.

S'il est fraîchement éteint, on emploiera pour l'emballage :

Soit : *a*) Des boîtes de forte tôle hermétiquement fermées ; ou :

*b*) Des tonneaux (dits tonneaux américains) hermétiquement fermés, construits de plusieurs épaisseurs de carton verni, très fort et très ferme, tonneaux dont les deux extrémités sont munies de cercles de fer, dont les fonds en bois fort, coupés au moyen du tour, sont vissés aux cercles de fer au moyen de vis à bois en fer, et dont les joints sont soigneusement collés avec des bandes de papier ou de toile.

Quand du charbon de bois en poudre ou en grains est remis au chemin de fer pour être transporté, il doit être indiqué sur la lettre de voiture si le charbon est fraîchement éteint ou non. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, le charbon sera considéré comme fraîchement éteint et ne sera accepté pour le transport que dans l'emballage ci-dessus prescrit.

XXX

Le cordonnet de soie, la soie souple, la bourre de soie et la soie chape, fortement chargés et en écheveaux, ne sont admis au transport qu'en caisses. Quand les caisses ont plus de 12 centimètres de hauteur intérieure, les couches de soie qui y sont placées seront séparées entre elles par des espaces vides de 2 centimètres de hauteur. Ces espaces vides sont formés au moyen de grilles de bois composées de lattes carrées de 2 centimètres de côté, espacées entre elles de 2 centimètres et reliées aux extrémités par deux minces baguettes. Des trous de 1 centimètre d'ouverture au moins seront pratiqués dans les parois latérales des caisses ; ces trous s'ouvriront sur les espaces vides entre les lattes, de manière qu'il soit possible de traverser la caisse avec une tringle. Afin que ces trous des caisses ne puissent être couverts et devenir inefficaces, on clouera extérieurement deux baguettes au bord de chaque paroi latérale.

Quand de la soie est remise au chemin de fer pour être expé-

diée, la lettre de voiture doit indiquer si cette soie appartient ou non aux espèces désignées ci-dessus. A défaut de cette indication dans la lettre de voiture, la marchandise sera considérée comme se trouvant dans les conditions de l'un de ces articles et sera assujettie aux mêmes prescriptions d'emballage.

XXXI

La laine, les poils, la laine artificielle, le coton, la soie, le lin, le chanvre, la jute, à l'état brut, sous forme de déchets provenant de la filature ou du tissage, à l'état de chiffons ou d'étoupes; les cordages, les courroies de coton et de chanvre; les cordelettes et ficelles diverses (pour la laine ayant servi au nettoyage, voir alinéa 3) ne doivent être transportés, s'ils sont imprégnés de graisse et de vernis, que dans des wagons couverts ou dans des wagons découverts munis de bâches.

La lettre de voiture doit indiquer si lesdits objets ne sont pas imprégnés de graisse ou de vernis ; en cas de non-indication, ils seront considérés comme imprégnés de graisse ou de vernis.

La laine ayant servi au nettoyage n'est admise au transport que dans des fûts, caisses, ou autres récipients solides et hermétiquement fermés.

XXXII

Les déchets d'animaux sujets à la putréfaction, tels que les peaux fraîches non salées, les graisses, les tendons, les os, les cornes, les onglons ou sabots, les rognures de peaux fraîches servant à fabriquer la colle, non passées à la chaux, ainsi que tous autres objets nauséabonds et répugnants, à l'exception toutefois de ceux qui sont mentionnés aux nos LII et LIII, sont acceptés aux conditions suivantes :

1° Les os suffisamment nettoyés et séchés, le suif comprimé, les cornes sans l'appendice corné de l'os frontal à l'état sec, les onglons, c'est-à-dire les sabots des ruminants et des porcs, sans os ni matières molles, sont admis au transport par expéditions partielles, lorsqu'ils sont remis emballés dans des sacs solides;

2° Les expéditions partielles des objets de cette catégorie non-dénommés ci-dessus au chiffre 1 ne sont admises qu'emballées dans des tonneaux, cuveaux ou caisses solides et hermétiquement clos. Les lettres de voiture doivent indiquer la dénomination exacte des objets emballés dans les fûts, cuveaux ou caisses. Le transport doit être effectué par wagons découverts;

3° Les tendons frais, les rognures de peaux fraîches servant à

la fabrication de la colle non passées à la chaux, ainsi que les déchets de ces deux sortes de matières, en outre les peaux fraiches non salées et les os non nettoyés, garnis encore de fibres musculaires et de peau, remis par wagons complets, ne peuvent être transportés qu'aux conditions suivantes :

*a*) Du 1er mars au 31 octobre, ces matières doivent être emballées dans des sacs solides en bon état. Ces sacs devront être passés à l'acide phénique, de telle sorte que l'odeur méphitique des matières qu'ils contiennent ne puisse se faire sentir. Tout envoi de ce genre doit être recouvert d'une couverture d'un tissu très fort (appelé toile à houblon) imprégné d'une solution d'acide phénique. Cette couverture doit elle-même être entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable, non goudronnée. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur;

*b*) Pendant les mois de novembre, décembre, janvier et février, l'emballage en sacs n'est pas nécessaire. Cependant, les envois doivent être couverts également d'un couvercle de tissu très fort (toile à houblon) et cette couverture doit être elle-même entièrement recouverte d'une grande bâche imperméable non goudronnée. La première couverture doit au besoin être passée à l'acide phénique, de telle sorte qu'aucune odeur méphitique ne puisse se faire sentir. Les couvertures doivent être fournies par l'expéditeur;

*c*) Si l'acide phénique ne suffit pas pour empêcher les odeurs méphitiques, les envois doivent être emballés dans des tonneaux ou cuveaux solides et bien clos, de telle sorte que l'odeur du contenu du récipient ne puisse se faire sentir;

4° Le transport par charge complète des matières non dénommées au chiffre 3 ci-dessus, mais analogues à celles qui sont indiquées dans ce numéro, doit être effectué par wagons découverts munis de bâches. L'expéditeur doit fournir les bâches;

5° Le chemin de fer peut se faire payer d'avance le prix de transport;

6° Les sacs, récipients et bâches dans lesquels et sous lesquelles des matières de ce genre ont été transportées, ne sont admis au transport que sous condition d'avoir été absolument désinfectés par l'acide phénique;

7° Les frais de désinfection, s'il y a lieu, sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

## XXXIII

Le soufre n'est transporté que par wagons couverts ou par wagons découverts bâchés.

XXXIV

Les objets auxquels le feu peut facilement être communiqué par des étincelles de la locomotive, tels que foin, paille (y compris la paille de maïs, de riz et de lin), joncs (à l'exception du jonc d'Espagne), écorce d'arbres, tourbe (à l'exception de la tourbe mécanique ou comprimée), charbon de bois entier (non moulu) (voir n° XXIX), matières à filer végétales et leurs déchets, les rognures de papier, la sciure de bois, les pâtes de bois, les copeaux de bois, etc., ainsi que les marchandises fabriquées au moyen d'un mélange de résidus de pétrole, de résine et d'autres objets semblables avec des corps poreux inflammables ; de même, le plâtre, les cendres lessivées de chaux et le trass, dans le cas où ils ne seraient pas emballés, ne seront reçus que s'ils sont complètement couverts et à la condition que l'expéditeur et le destinataire opèrent eux-mêmes le chargement et le déchargement. A la demande de l'Administration, l'expéditeur doit aussi fournir lui-même les bâches nécessaires pour couvrir ces objets.

XXXV

Quand les produits chimiques spécifiés sous les nos VIII *a*, IX, XI, XV, XVI, XIX à XXIII inclus, ainsi que le n° L, sont livrés au transport en quantité ne dépassant pas 10 kilogrammes par espèce, il est permis de réunir en un colis, tant entre eux qu'avec d'autres objets admis au transport sans conditions, les corps spécifiés sous les nos VIII *a*, IX, XI, XVI (à l'exception du brome), XIX à XXIII inclus, ainsi que le n° L, d'une part, et ceux qui sont spécifiés sous le n° XV (y compris le brome jusqu'au poids de 100 grammes), d'autre part. Ces corps doivent être renfermés dans des récipients de verre ou de fer-blanc étanches, hermétiquement clos, emballés solidement par couches au moyen de paille, foin, son, sciure de bois, terre d'infusoires ou autres substances meubles, et être désignés nominativement dans la lettre de voiture.

XXXVI

Les cartouches pour armes à feu chargées de poudre noire ou d'autres poudres de tir, en tant que ces dernières sont admises dans les États participant au transport par chemins de fer, soit :

1° Les cartouches métalliques dont les douilles sont entièrement en métal ; et :

2° Les cartouches en carton garnies d'un revêtement métallique,

sont transportées aux conditions suivantes :

*a* Pour les cartouches métalliques, les projectiles doivent être adaptés à la douille métallique de façon à ce qu'ils ne puissent ni s'en détacher, ni permettre le tamisage de la poudre. Pour les cartouches en carton munies d'un renfort métallique intérieur ou extérieur, la charge entière de poudre contenue dans le renfort métallique doit être fermée hermétiquement par une bourre serrante. Le carton de la douille doit être de qualité suffisante pour qu'elle ne puisse se briser en cours de transport;

*b*) Les cartouches doivent être parfaitement assujetties dans des récipients en fer-blanc, dans des petites caisses en bois ou dans des cartons solides, de façon qu'aucun déplacement ne puisse se produire. Ces récipients, etc., doivent être placés les uns à côté des autres et par rangées superposées dans des caisses en bois solide et bien conditionnées, dont les parois devront avoir au moins $0^m,015$ d'épaisseur; les espaces vides doivent, le cas échéant, être remplis de carton, de déchets de papier, d'étoupe ou de tontisse ligneuse — le tout absolument sec — de manière à éviter un déplacement ou un mouvement des récipients durant le transport. Pour les caisses garnies de fer-blanc intérieurement, l'épaisseur des parois de bois peut être de $0^m,010$;

*c*) Le poids d'une caisse remplie de cartouches ne peut dépasser 100 kilogrammes.

Les caisses pesant brut plus de 10 kilogrammes seront munies de poignées ou de liteaux pour en faciliter la manutention;

*d*) Les caisses ne peuvent être fermées au moyen de clous en fer; elles doivent porter une inscription indiquant d'une manière apparente la nature du contenu, et être munies de plombs ou d'un cachet apposé sur la tête de deux vis du couvercle, ou de la marque de fabrique collée à la fois sur le couvercle et sur les côtés de la caisse;

*e*) Les lettres de voiture doivent être accompagnées d'une attestation signée de l'expéditeur et reproduisant la marque des plombs, les cachets ou la marque de fabrique apposés sur les caisses. Cette attestation doit être conçue ainsi qu'il suit :

« Le soussigné certifie que l'envoi mentionné dans la lettre de voiture ci-jointe, envoi cacheté avec la marque..., est conforme, en ce qui concerne le conditionnement et l'emballage, aux dispositions arrêtées sous le n° XXXVI de l'Annexe I de la Convention internationale sur le transport de marchandises par chemins de fer. »

## XXXVII

Cartouches Flobert à balles et à petits plombs.

1° Les cartouches à balles doivent être emballées dans des boîtes en carton, des boîtes en fer-blanc, des petites caisses en bois, ou des sacs de toile forte.

2° Les cartouches à petits plombs doivent être emballées dans des récipients en fer-blanc, des petites caisses en bois, ou dans des cartons solides, de manière qu'aucun déplacement ne puisse avoir lieu.

Tout récipient contenant des cartouches Flobert doit être soigneusement emballé dans une forte caisse ou dans un tonneau solide, et chaque colis doit porter, suivant son contenu, l'inscription : « Cartouches Flobert à balles », ou : « Cartouches Flobert à petits plombs ». Le poids de la caisse ou du tonneau ne peut pas dépasser 100 kilogrammes.

Les amorces Flobert sont soumises aux mêmes conditions d'emballage que les cartouches Flobert à petits plombs.

## XXXVIII

Les pièces d'artifices fabriquées avec de la poudre en poussière comprimée et d'autres matières analogues sont transportées aux conditions suivantes :

1° Elles ne doivent contenir ni mélanges de chlorate, de soufre et de nitrate, ni mélanges de chlorate de potasse et de ferrocyanure de potassium ; elles ne doivent également contenir ni sublimé corrosif, ni sels ammoniacaux de quelque espèce que ce soit, ni poussière de zinc, ni poudre de magnésium, ni, en général, aucune matière capable de s'enflammer aisément par friction, compression ou percussion, ou dont l'inflammation spontanée pourrait être à craindre. Elles doivent se composer exclusivement de poudre en poussière comprimée ou de matières analogues, telles que mélange de salpêtre, de soufre et de charbon, également à l'état comprimé. Chaque pièce isolée ne peut contenir plus de 30 grammes de poudre en grains ;

2° Le poids total des matières inflammables contenues dans les pièces d'artifices réunies en un même colis ne peut dépasser 20 kilogrammes, et celui de la poudre en grains qui entre dans leur composition, $2^{kg},5$ ;

3° Les pièces d'artifices doivent être emballées, chacune isolément, soit dans des cartons entourés de fort papier, soit dans du carton ou dans du papier d'emballage solide ; l'amorce de chaque

pièce doit être revêtue de papier ou d'étoffe, de telle sorte que le tamisage ne puisse se produire. Les caisses servant au transport doivent être complètement remplies, et les espaces vides, s'il y en a, soigneusement comblés avec de la paille, du foin, de l'étoupe, des déchets de papiers ou des matières analogues, de telle sorte que, même en cas de secousse, aucun déplacement des paquets ne puisse avoir lieu. Les matières employées pour combler les espaces vides doivent être très propres et absolument sèches ; pour cette raison, l'emploi de foin frais ou d'étoupe grasse, par exemple, est prohibé. Il est également interdit d'emballer dans la même caisse des pièces d'artifices et d'autres objets;

4° Les caisses doivent être faites avec de fortes planches d'une épaisseur de 22 millimètres au moins ; leurs côtés doivent être ajustés au moyen de dents s'engrenant les unes dans les autres, et le fond et le couvercle avec des vis d'une longueur suffisante. L'intérieur des caisses doit être entièrement tapissé de papier fort et résistant. Il ne doit rester sur l'extérieur des caisses ni trace ni résidu des matières contenues dans les pièces d'artifices. Le volume de la caisse ne doit pas dépasser 1$^{mc}$,2 ; son poids brut ne peut être supérieur à 75 kilogrammes. Les caisses doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription : « Pièces d'artifice de poudre en poussière », ainsi que le nom de l'expéditeur. Chaque envoi doit, en outre, être accompagné d'une déclaration indiquant l'espèce des pièces d'artifices qu'il contient et spécifiant notamment si ce sont des fusées, des roues, des pièces d'artifice pour salon, etc. ;

5° Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration de l'expéditeur attestant que les prescriptions énoncées aux chiffres 1 à 4 ont été observées ; la signature devra être dûment certifiée.

## XXXIX

Le fulmicoton comprimé contenant au moins 15 0/0 d'eau est admis au transport aux conditions suivantes :

1° Il doit être soigneusement emballé dans des récipients étanches, résistants, aux parois solides. Ces récipients doivent porter, d'une manière apparente, l'inscription : « Fulmicoton mouillé, comprimé. » Le poids maximum de chaque colis isolé ne peut être de plus de 90 kilogrammes ;

2° Cette matière ne doit être admise ni au transport par grande vitesse, ni au transport par trains de voyageurs ; le transport par trains mixtes n'est autorisé que pour les lignes sur lesquelles ne circulent pas de trains de marchandises ;

3° L'expéditeur doit déclarer dans la lettre de voiture que la nature du fulmicoton et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées ; sa signature doit être dûment certifiée ;

4° Le fulmicoton ne peut être transporté avec d'autres marchandises, dans un même wagon, que si celles-ci ne sont pas facilement inflammables ;

5° La réunion dans le même wagon de cartouches pour armes à feu, pièces d'artifices, mèches ou amorces explosibles et de fulmicoton est interdite ;

6° Les wagons découverts employés au transport du fulmicoton doivent être bâchés.

## XL

Le fulmicoton sous forme d'ouate et le fulmicoton (coton nitré) pour collodion sont acceptés au transport dans des récipients parfaitement étanches, solidement emballés dans de fortes caisses en bois, à la condition qu'ils contiendront au moins 35 0/0 d'eau.

La lettre de voiture doit contenir une déclaration revêtue de la signature de l'expéditeur et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que la nature de la marchandise et l'emballage sont conformes aux prescriptions ci-dessus énoncées. Les signatures doivent être dûment certifiées.

## XLI

Les bonbons dits bonbons fulminants sont admis au transport à la condition qu'ils soient renfermés par nombre de six à douze dans des cartons, et que ces cartons soient emballés dans des caisses en bois.

## XLII

Les feux de Bengale préparés à la laque (feux de Bengale de salon) sans amorces, les papiers nitrés, bougies fulminantes, lances fulminantes, allumettes munies d'un feu de Bengale et autres objets analogues doivent être emballés dans des récipients en forte tôle ou en bois solidement assemblé, dont le volume ne devra pas dépasser 1$^{mc}$,2. L'emballage doit être fait solidement et de telle sorte que les récipients ne contiennent pas d'espaces vides. Les caisses doivent porter une inscription indiquant leur contenu.

## XLIII

Les pois fulminants sont admis aux conditions suivantes :

1° Ils doivent être emballés, par nombre de 1.000 pièces au plus, dans des boîtes de carton garnies de sciure de bois et enveloppées elles-mêmes dans du papier. Ces pois fulminants ne doivent pas contenir, en totalité, plus de $0^{gr},5$ de fulminate d'argent ;

2° Les boîtes doivent être placées dans des récipients en forte tôle ou de solides caisses en bois, d'un volume de $0^{mc},5$ au plus ; un espace vide de 30 millimètres au moins doit exister entre les parois de la caisse et son contenu. Cet espace vide doit être rempli de sciure de bois, de paille, d'étoupe, ou de toute autre matière analogue, de telle sorte que, même en cas de secousses, aucun mouvement de déplacement des paquets ne puisse se produire ; ces paquets ne peuvent être emballés avec d'autres objets.

3° Les récipients et caisses doivent porter d'une manière apparente l'indication du contenu, le nom de l'expéditeur et celui de la fabrique ;

4° Chaque envoi doit être accompagné d'une déclaration revêtue de la signature du fabricant et de celle d'un chimiste connu du chemin de fer, attestant que les prescriptions énumérées ci-dessus aux chiffres 1 à 3 ont été observées.

## XLIV

Les gaz liquéfiés (acide carbonique, protoxyde d'azote, ammoniaque, chlore, acide sulfureux anhydre et phosgène [oxychlorure de carbone]) ne sont admis au transport qu'aux conditions suivantes :

1° Ces produits doivent être renfermés dans des récipients de fer forgé, de fer fondu ou d'acier fondu ; toutefois, le phosgène peut aussi être renfermé dans des récipients en cuivre. Ces récipients doivent :

*a*) Avoir supporté à l'épreuve officielle une pression dont la valeur est indiquée ci-après au chiffre 2, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans pour les récipients destinés au transport de l'acide carbonique, du protoxyde d'azote et de l'ammoniaque, et tous les ans pour ceux qui servent au transport du chlore, de l'acide sulfureux et du phosgène ;

*b*) Porter une marque officielle, placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant le poids du récipient vide (y compris la

soupape avec la chape ou le bouchon), la charge en kilogrammes qu'il peut contenir aux termes des prescriptions du chiffre 2, ainsi que la date de la dernière épreuve ;

*c*) Être munis de soupapes protégées par des chapes du même métal que les récipients et vissées aux récipients.

Les récipients de cuivre pour le transport du phosgène peuvent être pourvus de chapes en fer forgé.

Les récipients doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Les récipients destinés au transport du phosgène peuvent être fermés aussi au moyen de bouchons à pas de vis sans chape, au lieu de soupapes. Ces bouchons doivent fermer le récipient de telle sorte que l'odeur du contenu ne puisse se faire sentir.

Si les récipients sont emballés solidement dans des caisses, il n'est pas nécessaire de protéger les soupapes par des chapes, ni de pourvoir les récipients d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler ;

2° La pression intérieure à faire supporter par les récipients à chaque épreuve et le maximum de charge admissible sont fixés ainsi qu'il suit :

*a*) Pour l'acide carbonique et le protoxyde d'azote : à 250 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,34 litre de capacité du récipient. Par exemple, un récipient de la capacité de 13,40 litres ne peut contenir plus de 10 kilogrammes d'acide carbonique ou de protoxyde d'azote liquides;

*b*) Pour l'ammoniaque, à 100 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 1,86 litre de capacité du récipient ;

*c*) Pour le chlore, à 50 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,9 litre de capacité ;

*d*) Pour l'acide sulfureux et le phosgène, à 30 atmosphères et 1 kilogramme de liquide par 0,8 litre de capacité.

3° Les récipients contenant des gaz liquéfiés ne peuvent être jetés, ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu.

4° Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que dans des wagons fermés ou bien dans des wagons-réservoirs spécialement aménagés à cet effet, et dont le récipient doit être revêtu, le cas échéant, d'une caisse en bois.

## XLV

L'oxygène, l'hydrogène et le gaz d'éclairage comprimés sont transportés aux conditions suivantes :

1° Ces produits ne peuvent être soumis à une pression supé-

rieure à 200 atmosphères ; ils doivent être transportés dans des cylindres d'une seule pièce en acier ou en fer forgé, d'une longueur maximum de 2 mètres et d'un diamètre intérieur maximum de 21 centimètres. Ces récipients doivent :

a) Avoir supporté à l'épreuve officielle une pression égale au double de celle des gaz qu'ils contiennent au moment de la remise au chemin de fer, sans avoir subi une déformation persistante ou des fissures. Cette épreuve doit être renouvelée tous les trois ans ;

b) Porter une marque officielle placée solidement à un endroit bien apparent, indiquant la valeur de la pression autorisée et la date de la dernière épreuve ;

c) Être munis de soupapes qui doivent être protégées :

Si ces soupapes se trouvent dans l'intérieur du goulot, par un bouchon en métal, d'une hauteur d'au moins 25 millimètres, vissé dans le goulot, mais n'en dépassant pas latéralement l'orifice ;

Si les soupapes se trouvent en dehors du goulot et si les récipients sont livrés au transport sans emballage, par des chapes d'acier, de fer forgé ou de fonte forgée vissées solidement au récipient ;

d) S'ils sont livrés par wagons complets sans emballage, être chargés de manière qu'ils ne puissent pas rouler. Les récipients livrés par charges partielles doivent être pourvus d'une garniture extérieure qui les empêche de rouler.

Si la remise a lieu en caisses, celles-ci doivent porter l'inscription suivante énoncée clairement : « Oxygène comprimé », ou : « Hydrogène comprimé », ou : « Gaz d'éclairage comprimé » ;

2° Les envois ne peuvent être remis que par des personnes possédant un manomètre réglé et en connaissant le maniement. Ces personnes doivent, chaque fois qu'elles en seront requises, adapter le manomètre au récipient, pour que l'agent qui accepte la remise puisse vérifier si la plus haute pression prescrite n'est pas dépassée. Le résultat de la vérification doit être mentionné brièvement dans la lettre de voiture par ledit agent ;

3° Les récipients contenant des gaz comprimés ne doivent pas être jetés ni exposés aux rayons du soleil ou à la chaleur du feu ;

4° Le transport de ces produits ne peut avoir lieu que par wagons fermés. Le chargement dans des wagons découverts n'est autorisé qu'à la condition que la remise ait lieu par voitures spécialement aménagées pour le transport par terre et que ces voitures soient couvertes de bâches.

## XLVI

Le chlorure de méthyle ne peut être transporté que dans des récipients en métal solides, parfaitement étanches et hermétiquement fermés, timbrés par l'autorité compétente à 12 atmosphères et chargés sur des wagons découverts. Pendant les mois d'avril à octobre inclusivement, les envois doivent être recouverts de bâches fournies par l'expéditeur, à moins que les récipients ne soient enfermés dans des caisses en bois.

## XLVII

Le trichlorure de phosphore, l'oxychlorure de phosphore et le chlorure d'acétyle ne sont admis que s'ils sont présentés au transport :

1° Dans des récipients en plomb ou en cuivre absolument étanches ou hermétiquement clos ; ou :

2° Dans des récipients en verre ; en ce dernier cas, les prescriptions suivantes doivent être observées :

*a*) L'expédition ne peut avoir lieu qu'en bouteilles de verre solides, bouchées à l'émeri. Les bouchons de verre doivent être enduits de paraffine, et, pour protéger cet enduit, le goulot des bouteilles doit être recouvert d'une enveloppe en parchemin ;

*b*) Les bouteilles dont le contenu pèse plus de 2 kilogrammes doivent être placées dans des récipients en métal pourvus de poignées ; un espace vide de 30 millimètres doit exister entre les bouteilles et les parois des récipients ; les espaces vides doivent être soigneusement comblés avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire ;

*c*) Les bouteilles contenant 2 kilogrammes au plus doivent être admises au transport dans des caisses en bois solides, pourvues de poignées et divisées intérieurement en autant de compartiments qu'il y aura de bouteilles à expédier. Chaque caisse ne peut renfermer plus de quatre bouteilles. Celles-ci doivent être placées de telle sorte qu'il subsiste un espace vide de 30 millimètres entre elles et les parois de la caisse ; cet espace vide sera soigneusement comblé avec de la terre d'infusoires bien séchée, de façon qu'aucun mouvement des bouteilles ne puisse se produire ;

*d*) Le couvercle des récipients dont il est parlé aux lettres *b*) et *c*) doit porter, à côté de la mention du contenu, les signes convenus pour le transport du verre.

XLVIII

Le pentachlorure de phosphore (superchlorure de phosphore) est soumis aux prescriptions du n° XLVII ; toutefois, l'emballage prescrit au chiffre 2° *b*) n'est exigé pour ce produit que lorsque les bouteilles contiennent plus de 5 kilogrammes. Pour les bouteilles de 5 kilogrammes et au dessous, l'emballage indiqué au chiffre 2° *c*) est suffisant.

XLIX

Le bioxyde d'hydrogène doit être remis au transport dans des récipients non hermétiquement fermés et ne peut être transporté qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

Si l'expédition a lieu en touries, bouteilles ou cruchons, ces récipients doivent être bien emballés et placés dans des caisses en bois ou dans des paniers solides, pourvus, les uns et les autres, de poignées.

L

Les préparations formées d'un mélange d'huile de térébenthine ou d'alcool avec de la résine, telles que les vernis à l'alcool et les siccatifs, sont soumises aux prescriptions suivantes :

1° Lorsque ces préparations sont expédiées en touries, bouteilles ou cruchons, les récipients doivent être fermés hermétiquement et bien emballés dans des caisses ou des paniers munis les uns et les autres de poignées solides et commodes.

Si les récipients sont en métal, en bois ou en caoutchouc, ils doivent être parfaitement étanches et hermétiquement clos ;

2° Les préparations composées d'huile de térébenthine et de résine qui répandent une mauvaise odeur ne peuvent être transportées que sur wagons découverts.

3° Voir, en ce qui concerne l'emballage avec d'autres marchandises, le n° XXXV.

LI

Le papier graissé ou huilé et les fuseaux faits de ce papier ne peuvent être expédiés qu'en wagons fermés ou en wagons découverts revêtus de bâches.

LII

Le fumier et les matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisances, ne sont admis que par wagons complets et aux conditions suivantes :

1° Le chargement et le déchargement sont opérés par l'expéditeur et par le destinataire, qui doivent, en outre, procéder au nettoyage prescrit par le règlement de l'Administration ;

2° Le fumier sec non comprimé est expédié dans des wagons découverts, revêtus de bâches à fournir par l'expéditeur ;

3° Les autres matières fécales, y compris celles qui proviennent des fosses d'aisances, dans le cas où il n'existe pas d'autres moyens de transport appropriés, ne peuvent être expédiées que dans des récipients très solides, hermétiquement fermés, bien étanches et chargés sur des wagons découverts, ainsi que dans des wagons-réservoirs. Dans tous les cas, les mesures nécessaires doivent être prises pour éviter, en cours de transport et lors du chargement et du déchargement, l'échappement des matières et des liquides, ainsi que le dégagement d'odeur méphitique ;

4° Ces matières ne peuvent être chargées avec d'autres marchandises ;

5° Le chemin de fer est en droit d'exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition ;

6° Les frais de désinfection éventuelle sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire ;

7° Ces transports restent, d'ailleurs, soumis aux prescriptions de police de chaque État.

LIII

Les caillettes de veau fraîches ne sont admises au transport que dans des récipients étanches aux conditions suivantes :

1° Elles doivent être débarrassées de tout reste d'aliments et salées de telle sorte qu'il soit employé de 15 à 20 grammes de sel de cuisine par caillette ;

2° Une couche de sel d'environ 1 centimètre d'épaisseur doit être répandue, en outre, au fond des récipients servant d'emballage, ainsi que sur la couche supérieure des caillettes ;

3° La lettre de voiture doit contenir une déclaration de l'expéditeur spécifiant que les prescriptions des chiffres 1° et 2° ont été observées ;

4° Le chemin de fer peut exiger le paiement du prix de transport au moment de la remise à l'expédition ;

5° Les frais de désinfection éventuelle du wagon sont à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

DISPOSITION FINALE.

Par application du dernier alinéa du paragraphe 1er des Dispositions réglementaires, l'admission au transport, sous certaines

conditions, de marchandises exclues du transport par le 4° dudit paragraphe, ou la concession de conditions moins rigoureuses que celles qui sont stipulées pour les marchandises admises conditionnellement au transport par l'Annexe I, pourront, dans les relations de deux ou plusieurs États contractants, faire l'objet :

1° Soit d'une entente entre les gouvernements des États intéressés ;

2° Soit de tarifs des Administrations de chemins de fer intéressés, à la condition que :

a) Les règlements intérieurs admettent le transport des objets en question ou les conditions à appliquer à ce transport ;

b) Les tarifs élaborés par les administrations de chemins de fer, à ce dûment autorisées, soient approuvés par toutes les autorités compétentes.

Art. 3. — Le présent arrangement sera considéré comme faisant partie intégrante de la Convention internationale du 14 octobre 1890 et aura la même durée que la convention. Il sera ratifié ; les ratifications en seront échangées à Berne, dans la forme adoptée pour la Convention, au plus tard le 15 décembre 1895, et il entrera en vigueur un mois après le dépôt desdites ratifications.

En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent arrangement et y ont apposé leurs cachets.

Fait à Berne, le 16 juillet 1895.

(LL. SS.) (*Suivent les signatures.*)

## Protocole.

Après avoir procédé à la signature de l'arrangement en date de ce jour concernant les Dispositions réglementaires de la Convention internationale du 14 octobre 1890, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont déclaré que, vu l'urgence et les intérêts importants qui sont en jeu, ils sont d'accord pour que, si quelques-uns seulement des États signataires ont déposé, à la date du 15 décembre 1895, leurs ratifications, l'arrangement dont il s'agit soit néanmoins mis en vigueur entre ces États dès le 1er janvier 1896 à titre de Convention spéciale (§ 1er, dernier alinéa, des Dispositions réglementaires).

Le Conseil fédéral transmettra aux États signataires de la Convention, avant le 20 décembre 1895, une copie conforme du procès-verbal de dépôt des ratifications des puissances qui auront accompli cette formalité. Il demeure également chargé de notifier aux États signataires de la Convention du 14 octobre 1890 la

remise ultérieure desdites ratifications par les États qui en auront effectué le dépôt après le 15 décembre 1895. Les stipulations de la Convention signée à la date de ce jour s'appliqueront à chacun de ces derniers États, un mois après la date de la notification adressée par le gouvernement suisse.

Il est d'ailleurs entendu que, lorsque tous les États signataires de la Convention du 14 octobre 1890 auront ratifié l'arrangement signé à la date de ce jour, l'Annexe I actuelle des Dispositions réglementaires de ladite Convention demeurera définitivement annulée et sera définitivement remplacée par les dispositions insérées dans l'article 2 de l'arrangement qui fait l'objet du présent protocole.

Fait à Berne, le 16 juillet 1895, en neuf exemplaires.

---

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 50)

[24 mai 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer.* — (Sieur Allary).

*Réclamations. — Délai. — Acceptation du décompte. — Acceptation du décompte définitif, sous réserves à produire dans les vingt jours; réclamation, fondée sur ce que les métrés et pièces justificatives n'étaient pas joints au décompte, présentée plus de vingt jours après l'acceptation. Non-recevabilité.*

*Décomptes provisoires et définitifs. — Réclamation renouvelée. — Réclamation relative aux quantités de déblais, portées aux décomptes provisoires, formée en temps utile; maintien de cette réclamation dans un mémoire relatif au décompte définitif : recevabilité, encore bien que ce mémoire ait été présenté plus de vingt jours après l'acceptation du décompte définitif.*

*— Métré définitif accepté sans réserves : réclamation ultérieure non recevable.*

*Régie. — Marché de gré à gré. — Lorsque l'Administration a prononcé la mise en régie, peut-elle, malgré le décret du 18 novembre 1882, faire exécuter des travaux excédant 20.000 francs par des tâcherons, au lieu de procéder par voie d'adjudication publique? Grief sans intérêt, ce mode de procéder n'a causé aucun préjudice à l'entrepreneur.*

*— Dépenses à la charge de l'entrepreneur. — Doivent être compris dans ces dépenses : le salaire de divers employés appelés à concourir aux travaux; — les frais de retouche de matériaux et de démontage de ponts provisoires.*

*— Usure anormale du matériel. — Inventaire. — Expertise demandée par l'entrepreneur à l'effet de constater l'usure anormale du matériel pendant la régie. Rejet ; invité par l'ingénieur à assister à l'inventaire du matériel, l'entrepreneur ne s'est pas présenté ni fait représenter.*

I. En ce qui concerne *la validité de la remise du décompte :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant a été invité, à la date du 31 décembre 1886, à prendre connaissance

du décompte définitif et des comptes de la régie ; qu'à la date du 9 janvier 1887 le sieur Allary a accepté ledit décompte, par fondé de pouvoirs, sous réserves à produire dans les vingt jours ; qu'ainsi l'entrepreneur n'est plus recevable aujourd'hui à soutenir que les métrés et pièces justificatives n'étaient pas joints au décompte ;

II. *En ce qui touche les réclamations relatives aux opérations de la régie :*

Considérant que le sieur Allary critique lesdites opérations : 1° en ce que l'Administration aurait passé des marchés avec des tâcherons en violation des dispositions du décret du 18 novembre 1882; 2° en ce que certaines dépenses de régie, notamment le salaire de divers employés, auraient été laissées à tort à la charge de l'entrepreneur; qu'enfin le requérant demande qu'il soit sursis à statuer jusqu'à la production des pièces justificatives qui n'avaient pas été jointes au décompte ;

*Sur le premier point :*

Considérant qu'il est établi que le mode de procéder qu'a employé l'Administration n'a causé au requérant aucun préjudice ;

*Sur le deuxième point :*

Considérant que, dans les conditions où les employés dont s'agit ont été appelés à concourir aux travaux, c'est avec raison que leur salaire a été mis au nombre des dépenses de régie ; que les autres dépenses critiquées par le sieur Allary, ayant été nécessitées par des retouches de matériaux et par le démontage de ponts provisoires, travaux à la charge de l'entrepreneur, c'est à bon droit qu'elles ont été portées au compte de la régie ;

*Sur les conclusions tendant à ce qu'il soit sursis à statuer jusqu'à la production des pièces justificatives du décompte :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant a eu à sa disposition toutes les pièces justificatives dont il s'agit; que, dès lors, sa demande de ce chef doit être rejetée;

III. *En ce qui touche la demande d'expertise relative à l'usure anormale du matériel :*

Considérant que, à la date du 17 mai 1886, le requérant a été invité, par une lettre de l'ingénieur ordinaire, à assister à l'inventaire du matériel de l'entreprise ; qu'au jour fixé, 24 mai suivant, il a été procédé à cette opération sans que le sieur Allary se soit présenté ni fait représenter; qu'ainsi il a été régulièrement procédé et que, d'ailleurs, le sieur Allary ne produit aucune justification à l'appui de ses critiques contre l'inventaire dont s'agit;

IV. Quatrième chef, § 1 et 3. *En ce qui touche la demande d'aug-*

*mentation du cube porté au décompte et le supplément de prix de transport :*

Considérant que le cube des déblais portés dans les décomptes provisoires ayant servi de base pour le calcul du cube total, tel qu'il figure au décompte définitif, et que le requérant ayant, dans son mémoire présenté au Conseil de préfecture le 18 janvier 1887, maintenu les réclamations qu'il avait antérieurement formées en temps utile contre les quantités portées dans les décomptes provisoires, c'est à tort que le Conseil de préfecture a écarté ce chef de demande comme non recevable ; qu'il y a donc lieu d'en renvoyer la vérification aux experts ;

..... V. Huitième chef. *En ce qui concerne le drainage au point kilométrique* 28$^{km}$,100 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le requérant a accepté sans réserve le métré définitif de ce drainage auquel il a été fait application des prix du bordereau ; qu'il n'y avait pas lieu de rémunérer ce travail au moyen d'un prix nouveau, et qu'ainsi le requérant n'est pas fondé à demander qu'il soit procédé de ce chef à une expertise ;

VI. Neuvième chef. *En ce qui concerne l'augmentation des quantités relatives aux ouvrages d'art :*

Considérant que, de même que pour le quatrième chef, § 1 et 3, et par les mêmes motifs, il y a lieu de renvoyer le neuvième chef à l'examen des experts... (En outre de la mission qui leur a été confiée par l'arrêté du conseil de préfecture de la Creuse, en date du 24 février 1888, les experts désignés en vertu de cet arrêté, devront rechercher, pour être statué ultérieurement par le conseil de préfecture ce qu'il appartiendra : 1° Sur le quatrième chef : Si le cube des déblais porté au décompte est inférieur au cube réel, et, en cas d'affirmative, quelle somme est due à l'entrepreneur, tant pour cet excédent de déblais que pour frais de transport ; — Sur le neuvième chef : Si les ouvrages d'art figurent au décompte définitif pour leurs quantités réelles, et, dans le cas contraire, quel supplément de prix est dû de ce chef à l'entrepreneur. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions de la requête rejeté. L'État supportera le tiers des dépens exposés par le sieur Allary devant le conseil d'État.)

# (N° 51)

[24 mai 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions du 16 novembre 1866.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Sudron.)

*Art. 10. — Ordre de service signé de l'ingénieur. Profil, non conforme, signé du conducteur seul, et augmentant le cube de ballast à fournir; ballast supplémentaire dû à l'entrepreneur.*

*Non-recevabilité de l'administration à contester l'exécution effective de ces cubes supplémentaires: avisée par l'entrepreneur des changements opérés, elle n'a procédé à aucune vérification.*

*Ordre de service exécuté sous réserve. — Réclamation déclarée recevable.*

*Travaux d'assainissement d'une ballastière prescrits par l'Administration; indemnité allouée à l'entrepreneur: si celui-ci était tenu d'assurer l'assainissement de la ballastière, il n'appartenait pas à l'ingénieur de fixer la nature et l'importance des travaux à exécuter*

I. En ce qui touche *le cube du ballast :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, à raison des circonstances dans lesquelles le profil, en date des 29 juillet-1er août 1881, signé par le chef de section Druez, a été notifié à l'entrepreneur, le ministre des travaux publics n'est pas fondé à soutenir que c'est contrairement aux prescriptions de l'article 10 des clauses et conditions générales, que le sieur Sudron se serait conformé aux indications du nouveau profil; qu'au surplus, l'Administration qui a été avisée par l'entrepreneur, à la date du 30 août 1881, des changements opérés et qui n'a procédé depuis cette époque à aucune vérification, n'est pas fondée à contester en fait que les cubes supplémentaires de ballast résultant des cotes de ce profil aient été fournis par le sieur Sudron; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué à ce dernier un cube de 1.453$^{m3}$,438 en sus des quantités portées au décompte et que l'entrepreneur ne justifie pas, d'autre part, qu'en lui accordant de ce chef un prix de 5.384 fr. 99 l'arrêté attaqué ait fait une inexacte évaluation des sommes auxquelles il a droit;

II. *En ce qui touche le canal de la ballastière :*

Considérant que si, aux termes de l'article 17 du cahier des

charges, l'entrepreneur était tenu d'assurer le facile et complet assainissement de la ballastière, il n'appartenait pas à l'ingénieur directeur des travaux de fixer la nature et l'importance des travaux à exécuter pour mettre la ballastière en communication avec le Loir ; qu'il suit de là que l'entrepreneur, qui a formulé toutes ses réserves avant de se conformer aux prescriptions de l'ordre de service du 21 janvier 1882, est fondé à réclamer de ce chef une indemnité et qu'il en sera fait une juste évaluation en la fixant au chiffre de 3.000 francs ;

*En ce qui touche les intérêts des intérêts...* ;

*En ce qui touche les frais d'expertise :*

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise pour les trois quarts à la charge de l'État et pour un quart à la charge de l'entrepreneur... (L'indemnité que l'État paiera au sieur Sudron, pour le douzième chef de sa demande, est portée de 651 fr. 36 à 3.000 francs. Intérêts alloués par le conseil de préfecture capitalisés aux dates des 26 octobre 1892 et 12 octobre 1894. État condamné aux dépens.)

---

# CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

## (N° 52)

[2 décembre 1895]

*Ports maritimes. — Manutention des pétroles et autres matières inflammables. — Envoi d'un décret du 25 novembre 1895.*

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret en date du 25 novembre 1895 portant modification des articles 3, 6, 10 et 13 du décret du 2 septembre 1874 relatif à la manutention des pétroles et autres matières inflammables dans les ports maritimes.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de ce décret, dont j'adresse une ampliation à MM. les Ingénieurs ainsi qu'aux Chambres de commerce.

Recevez, M., etc...

*Le Ministre des Travaux publics,*
ED. GUYOT-DESSAIGNE.

*Décret.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

Vu la loi du 18 juin 1870;

Vu le décret du 12 août 1874, rendu en exécution de l'article 2 de la loi du 18 juin 1870, déterminant la nomenclature des matières qui doivent être considérées comme pouvant donner lieu soit à des explosions, soit à des incendies;

Vu le décret du 2 septembre 1874 relatif à la manutention des pétroles et autres matières inflammables ;

Vu l'avis du Conseil général des ponts et chaussées, en date du 20 mai 1895;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les articles 3, 6, 10 et 13 du décret du 2 septembre 1874 sont modifiés comme il suit :

« Art. 3. — Les navires dont le chargement en marchandises dangereuses excède 15.000 litres doivent, en outre, être entourés, aux frais desdits navires, par les soins des officiers de port, d'une ceinture de barrages isolateurs du système en usage dans le port.

Toutefois, des arrêtés préfectoraux, approuvés par le ministre des travaux publics, pourront, dans certains ports, et eu égard aux circonstances locales, dispenser ces navires de cette obligation.

La même mesure de précaution peut être appliquée, si les officiers de port en reconnaissent l'utilité, aux navires portant moins de 15.000 litres de matières dangereuses.

Art. 6. — Le chargement et le déchargement des marchandises dangereuses ne peuvent avoir lieu que sur les quais ou portions de quais désignés à cet effet.

Ces opérations ne peuvent être commencées sans l'autorisation écrite d'un officier du port. Elles n'ont lieu que le jour et sont poursuivies, sans désemparer, avec la plus grande célérité, de telle sorte qu'aucun colis ne reste sur le quai pendant la nuit.

Toutefois, des arrêtés préfectoraux, approuvés par le Ministre des Travaux publics, pourront autoriser le travail de nuit dans les ports convenablement aménagés à cet effet, avec séjour provisoire des colis sur les quais, pendant vingt-quatre heures au plus.

L'embarquement des marchandises dangereuses n'a lieu qu'à la fin du chargement.

Art. 10. — Il est interdit de faire usage de feu, de lumière ou d'allumettes, ainsi que de fumer à bord des navires, sur les allèges employées aux transports et sur les quais où se font le chargement et le déchargement, pendant la durée du chargement et du déchargement.

Toutefois, des arrêtés préfectoraux, approuvés par le Ministre des Travaux publics, pourront autoriser l'emploi, à bord des navires, des lampes de sûreté dont les modèles seront fixés par ces arrêtés.

Art. 13. — Des arrêtés préfectoraux, approuvés par le Ministre des Travaux publics, détermineront pour chaque port :

1° Les mesures nécessaires pour l'exécution du présent règlement ;

2° Les conditions sous lesquelles il pourra être dérogé aux dispositions du présent règlement à l'égard des navires chargés de petites quantités de marchandises dangereuses, et des marchandises qui, en raison de leur nature et de circonstances locales, exigeraient moins de précautions. »

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des Lois* et publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 novembre 1895.

---

# (N° 53)

[4 décembre 1895]

*Navigation intérieure. — Éclairage pendant la nuit des bateaux et obstacles à la navigation. — Modification de l'article 3 du décret du 20 novembre 1893.*

Monsieur le Préfet, un décret du 20 novembre 1893 a réglementé l'éclairage des bateaux et des obstacles à la navigation sur les fleuves, rivières, canaux, lacs et étangs d'eau douce.

L'article 3 de ce décret est ainsi conçu :

« Les bateaux mus par la vapeur ou par tout autre moteur mécanique porteront, quand ils marcheront isolément, quatre ou cinq feux, au gré du capitaine, savoir :

« A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau ou deux feux blancs de niveau disposés symétriquement de part et d'autre de cet axe, lesdits feux invisibles de l'arrière.

« A tribord, un feu vert; à bâbord, un feu rouge; tous deux visibles de l'avant et invisibles de l'arrière.

« A l'arrière, un feu rouge, invisible de l'avant. »

Aux termes de l'article 15 du même décret, les canots à vapeur de toutes dimensions sont assujettis à ces prescriptions.

Or, récemment, l'attention de l'Administration a été appelée sur la difficulté, pour ne pas dire l'impossibilité, d'appliquer aux bateaux de plaisance à vapeur de petites dimensions les dispositions de l'article 3 du décret du 20 novembre 1893, et une modification de ces dispositions a été demandée en ce qui touche la catégorie de bateaux dont il s'agit.

J'ai soumis la question à l'examen d'une commission.

Celle-ci, après avoir procédé à des essais, a reconnu qu'il était possible de donner satisfaction à la demande présentée, sans compromettre la sécurité de la navigation, et elle a proposé, dans ce but, une disposition additionnelle à l'article 3 du décret du 20 novembre 1893.

Vous trouverez ci-annexé le texte d'un décret en date du 25 novembre 1895, qui a homologué les conclusions de la commission.

Je vous prie d'assurer l'exécution de ce décret en ce qui concerne votre département.

Veuillez m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse directement une ampliation à MM. les ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics,*
ED. GUYOT-DESSAIGNE.

*Décret.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du Ministre des Travaux publics;

Vu le décret du 20 novembre 1893, concernant l'éclairage des bateaux et radeaux, ainsi que des obstacles à la navigation, sur les fleuves, rivières, canaux, lacs et étangs d'eau douce;

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 3 du décret du 20 novembre 1893 est modifié comme il suit :

« Les bateaux mus par la vapeur ou par tout autre moteur mécanique porteront, quand ils marcheront isolément, quatre ou cinq feux, au gré du capitaine, savoir :

« A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau ou deux feux blancs de niveau disposés symétriquement de part et d'autre de cet axe; lesdits feux invisibles de l'arrière;

« A tribord, un feu vert; à bâbord, un feu rouge; tous deux visibles de l'avant et invisibles de l'arrière;

« A l'arrière, un feu rouge invisible de l'avant.

« Toutefois, pour les bateaux de moins de 12 mètres de longueur, les feux d'avant et de côté pourront être obtenus à l'aide d'un fanal triple placé soit à l'avant, soit vers le milieu du bateau, à une hauteur telle que les feux ne puissent en aucun cas être masqués.

« Ce fanal triple devra projeter ses rayons de telle sorte que deux au moins des trois feux soient simultanément visibles, tout en restant distincts, pour un observateur placé à 300 mètres dans la direction de l'axe du bateau.

« Les feux de position devront éclairer un secteur d'au moins 112°, 30'. »

Art. 2. — Le Ministre des Travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 25 novembre 1895.

---

# (N° 54)

[18 décembre 1895]

*Conducteurs subdivisionnaires. — Instructions des affaires et rédaction des projets. — Envoi de modèles imprimés.*

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser trois modèles de formules préparés en vue de l'exécution des prescriptions contenues dans ma circulaire n° 16, en date du 25 novembre dernier ; savoir :

N° 1, formule de registre d'ordre ;

N° 2, formule de répertoire ;

N° 3, formule de rapport.

MM. les chefs de service sont autorisés à s'approvisionner chez leurs fournisseurs habituels des formules dont il s'agit. — Ces formules pourront être comprises dans les mémoires relatifs aux fournitures d'imprimés soumis à l'approbation de l'Administration supérieure par application des dispositions de la circulaire ministérielle du 26 juin 1890.

J'adresse à MM. les ingénieurs en chef une ampliation de la présente circulaire.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics,*
ED. GUYOT-DESSAIGNE.

DÉPARTEMENT

ARRONDISSEMENT

Circulaire
du 18 décembre 1895.

MODÈLE N° 1

SUBDIVISION D

# REGISTRE D'ORDRE

DU

# CONDUCTEUR SUBDIVISIONNAIRE.

ANNÉE 189 .

| Nos D'ORDRE DES REGISTRES du conducteur subdivisionnaire | de l'ingénieur ordinaire | DATE de L'ENREGISTREMENT | DÉSIGNATION SOMMAIRE de l'affaire | NOM du PÉTITIONNAIRE ou du délinquant | DATE ET ANALYSE des LETTRES, RAPPORTS OU PÉTITIONS |
|---|---|---|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |
| | | | | | |

| DATE ET ANALYSE DU RAPPORT de l'ingénieur subdivisionnaire | DATE ET ANALYSE DES DÉCISIONS (On indiquera les dates de réception et de renvoi des pièces.) | RÉCOLEMENT | | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|
| | | DATE du procès-verbal | DATE de l'envoi du procès-verbal à l'ingénieur ordinaire | |
| 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

DÉPARTEMENT

d . . . . . .

ARRONDISSEMENT

d . . . . . .

Circulaire

du 18 décembre 1895.

MODÈLE N° 2

SUBDIVISION D . . . . . .

# RÉPERTOIRE

DU

## REGISTRE D'ORDRE

DU

## CONDUCTEUR SUBDIVISIONNAIRE.

| NUMÉROS du registre d'ordre | NOMS des PÉTITIONNAIRES | DÉSIGNATION de LA COMMUNE | OBJET |
|---|---|---|---|
| | | | |

| NUMÉROS du REGISTRE d'ordre | NOMS des PÉTITIONNAIRES | DÉSIGNATION de LA COMMUNE | OBJET |
|---|---|---|---|
| | | | |

PONTS ET CHAUSSÉES

DÉPARTEMENT

d

ARRONDISSEMENT

SUBDIVISION

d

Numéro du registre d'ordre.

Circulaire du 31 décembre 1895.

MODÈLE N° 3.

A , le 189 .

# RAPPORT DU CONDUCTEUR SUBDIVISIONNAIRE

# (N° 55)

[27 janvier 1896]

*Frais judiciaires.*

Monsieur le Préfet, le budget de l'exercice 1896 comprend, sous la dénomination : « Comité de contentieux et frais judiciaires autres que ceux relatifs aux expropriations et au règlement des travaux », un nouveau chapitre, le chapitre 23, qui y figure parmi les *fonds de personnel* et qui doit supporter, outre les dépenses occasionnées par le comité de contentieux établi auprès de mon département, *tous les frais judiciaires* (dépens, honoraires d'avocat, etc.) *autres que ceux relatifs aux expropriations et aux règlements de comptes d'entreprises.*

Ces frais seront donc approuvés à l'avenir par l'Administration supérieure. Ils feront l'objet, de la part de MM. les ingénieurs, de propositions spéciales, que vous voudrez bien me transmettre, *sous le timbre de la présente*, avec les mémoires et autres pièces propres à les justifier.

Les états de frais auront été préalablement taxés, et la date de la décision judiciaire (jugement, arrêt ou arrêté) qui aura mis les dépens à la charge de l'État sera toujours exactement indiquée. C'est elle, en effet, qui déterminera l'exercice sur lequel sera faite l'imputation.

Aucune modification n'est apportée au mode d'approbation des frais relatifs aux expropriations et aux règlements de comptes d'entreprises.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs en chef des différents services.

Recevez, etc...

*Le Ministre des Travaux publics,*
ED. GUYOT-DESSAIGNE.

# PERSONNEL

## (N° 56)

**(Février 1896)**

## I. — INGÉNIEURS.

### 1° NOMINATIONS.

*Décret du 13 février* 1896. — M. **Rogier** (Jacques), Conducteur de 3e classe, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er février 1896.

*Décret du 18 février* 1896. — Sont nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang, à dater du 16 février 1896, les Élèves-Ingénieurs hors de concours dont les noms suivent :

MM. **Labeille** (Paul) ;
**Jomier** (Gaston) ;
**Pocard-Kerviler** (Georges) ;
**Castaing** (Jules) ;
**Porché** (Georges) ;
**Candelier** (Charles) ;
**Ader** (Henri) ;
**Rogie** (Georges).

### 2° PROMOTION.

*Décret du 22 février* 1896. — M. **Alard** (Casiodore), Ingénieur en chef de 1re classe, est nommé Inspecteur général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er mars 1896.

3° CONGÉS.

*Arrêté du 19 février* 1896. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé, sur sa demande, pour affaires personnelles, à M. **Lévy** (Théodore), Inspecteur général de 2e classe.

*Arrêté du 20 février* 1896. — Un congé de six mois, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Waldmann**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord de l'Espagne.

4° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **Neveu-Derotrie**, Inspecteur général honoraire en retraite..... | 2 fév. 1896. |

5° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 17 janvier* 1896. — Les circonscriptions d'Ingénieur en Chef entre lesquelles est réparti le service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer Algériens sont réorganisées comme il suit :

I. — *Contrôle de la voie.*

*Première circonscription:* M. **Genty**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Oran.

Lignes d'Oran à Orléansville (exclu);
— d'Oran à Aïn-Temouchent;
— de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Ma;
— de Tabia à Tlemcen;
— d'Arzew à Aïn-Sefra;
— d'Aïn-Tizy à Mascara;
— de Mostaganem à Tiaret.

*Deuxième circonscription:* M. **Coustolle**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Alger.

Lignes d'Alger à Orléansville (inclus);
— d'Alger à Sétif (inclus);
— de Ménerville à Tizi-Ouzou;
— de Beni-Mansour à Bougie.

*Troisième circonscription :* M. **Godard,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Alger.

Ligne de Blida à Berrouaghia.

*Quatrième circonscription :* M. **Imbert,** Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Philippeville.

Lignes de Philippeville à Constantine ;
— de Constantine à Sétif (exclu) ;
— d'Ouled-Rhamoun à Aïn-Beida ;
— d'El-Guerrah à Biskra.

*Cinquième circonscription :* M. **Jacquier,** Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Bône.

Lignes de Bône à Kroubs ;
— de Duvivier à Souk-Ahras et à la frontière tunisienne ;
— de Souk-Ahras à Tébessa.

II. — *Contrôle de l'exploitation technique.*

Tout le réseau :
M. **Pouyanne,** Ingénieur en chef des Mines, à Alger.

*Arrêté du 28 janvier.* — Les arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels sont répartis le service du Contrôle de la voie et des bâtiments et le service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi sont réorganisés comme il suit :

*Ier Arrondissement.*

*Voie et bâtiments :* M. **Bernis,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bordeaux.

*Exploitation technique :* M. **Nentien,** Ingénieur ordinaire des Mines, à Bordeaux.

Lignes de : Bordeaux au Verdon (chemin de fer du Médoc) ;
— Raccordement des réseaux d'Orléans et du Midi, à Bordeaux ;
— Bordeaux à Cette (de Bordeaux à Port-Sainte-Marie exclusivement) ;
— Langon à Bazas ;
— Marmande à Mont-de-Marsan ;

Lignes de : Bordeaux à Irun ;
— Lamothe à Arcachon ;
— Dax à Puyôo ;
— Morcenx à Tarbes ;
— Mont-de-Marsan à Saint-Sever ;
— Toulouse à Bayonne (de Montréjeau — exclusivement à Bayonne) ;
— Tarbes à Bagnères-de-Bigorre ;
— Lourdes à Pierrefitte ;
— Pau à Oloron ;
— Buzy à Laruns ;
— Puyôo à Mauléon ;
— Autevielle à Saint-Palais ;
— Bayonne à Ossès.

1.169$^{km}$,880.

*IIe Arrondissement.*

*Voie et bâtiments:* M. **Le Cornec**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Toulouse.

*Exploitation technique:* M. **Cuvelette**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Toulouse.

Lignes de : Bordeaux à Cette (du P. K. 110,000 au P. K. 341,000) ;
— Port-Sainte-Marie à Riscle (de Port-Sainte-Marie au P. K. 230,300) ;
— Nérac à Mézin ;
— Agen à Vic-Bigorre (d'Agen au P. K. 270,141) ;
— Toulouse à Auch ;
— Castelnaudary à Carmaux ;
— Montauban à Bédarieux (de Montauban au P. K. 422,500) ;
— Toulouse à Bayonne (de Toulouse au P. K. 106,000) ;
— Portet-Saint-Simon à Ax ;
— Boussens à Saint-Girons ;
— Montréjeau à Bagnères-de-Luchon.

1.187$^{km}$,200.

*IIIe Arrondissement.*

*Voie et bâtiments:* M. **Faure**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Montpellier.

*Exploitation technique :* M. **Mettrier**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Montpellier.

Lignes de : Bordeaux à Cette (de Carcassonne-inclusivement-P. K. 341,000 à Cette) ;
— Carcassonne à Quillan ;
— Moux à Caunes ;
— Narbonne à Bize ;
— Agde à Lodève et raccordements de Vias ;
— Cette à Montbazin ;
— Montauban à Bédarieux (de Saint-Pons-exclusivement-P. K. 422,500 à Bédarieux) ;
— Narbonne à la frontière d'Espagne ;
— Perpignan à Villefranche-de-Conflent ;
— Elne à Céret ;
— Béziers à Neussargues :
Faugères à Montpellier ;
— Latour à Estrechoux et ancienne ligne de Graissessac ;
— Tournemire à Saint-Affrique ;
— Séverac-le-Château à Rodez ;
— Le Monastier à Mende.

948km,218.

*Arrêté du 6 février.* -- M. **Lucas**, Ingénieur en chef de 1re classe, cesse d'être attaché au service de la mission confiée à M. l'Inspecteur Général en retraite **Dupuy**.

M. **Lucas** est chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des altérations subies par les métaux soumis à des efforts dépassant leur limite initiale d'élasticité ou à des efforts instantanés se succédant à de courts intervalles, et la recherche des effets produits par l'aciération et le poinçonnage.

*Arrêté du 19 février.* — Les Élèves-Ingénieurs hors de concours, nommés Ingénieurs ordinaires de 3e classe pour prendre rang à dater du 16 février 1896, reçoivent les destinations suivantes :

1° M. **Labeille** est chargé, à la résidence de Rochefort, du IIe arrondissement du service maritime du département de la Charente-Inférieure et du Ier arrondissement (ligne de La Pointe de la Fumée au fort d'Enet) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Thurninger**, en remplacement de M. **Vicaire**, précédemment appelé à un autre service ;

2° M. **Jomier** est chargé, à la résidence de Cherbourg, de l'ar-

rondissement du Nord du service ordinaire et maritime du département de la Manche, en remplacement de M. **Renard**, précédemment appelé à une autre destination;

3° M. **Pocard-Kerviler**, est chargé, à la résidence de Morlaix, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire et maritime du département du Finistère et du Ier arrondissement (ligne de Carhaix à Morlaix) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Considère**, en remplacement de M. **Métour**, précédemment appelé à un autre service;

4° M. **Castaing** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Laval, en remplacement de M. **Lecomte**, précédemment nommé Ingénieur en chef;

5° M. **Porché** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Gien et du Ier arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Loire, en remplacement de M. **Noirot**, précédemment appelé à un autre service;

6° M. **Candelier** est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Apt, en remplacement de M. **Boulle**, précédemment mis en service détaché;

7° M. **Ader** est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Narbonne, en remplacement de M. **Malenfant**, précédemment mis en service détaché;

8° M. **Rogie** est chargé, à la résidence de Mende, du Ier arrondissement (ligne de Mende à la Bastide) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Séjourné**, en remplacement de M. **Viallefond**, précédemment appelé à une autre destination.

*Arrêté du 22 février.* — Le service de Contrôle des travaux du chemin de fer de Bricon au raccordement direct de Chaumont est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de l'Est.

---

## II. — CONDUCTEURS.

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

6 *février* 1896. — M. **Cantournet** (Jean), Commis, Concours de 1892, n° 24, Cantal, service ordinaire.

*Idem.* — M. **Marmouzet** (Léon), Commis, Concours de 1894, n° 139, Pas-de-Calais, service ordinaire.

8 *février.* — M. **Roux** (Jean-Baptiste), Commis, Concours de 1894, n° 12, Pas-de-Calais, service ordinaire.

10 *février.* — M. **Potin** (Henri), Commis, Concours de 1893, n° 138, Loir-et-Cher, service ordinaire.

12 *février.* — M. **Brondes** (Jean), Commis, Concours de 1894, n° 34, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

13 *février.* — M. **Aubry** (Charles), Commis, Concours de 1894, n° 28, mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

20 *février.* — M. **Goutel** (Antoine), Commis, Concours de 1892, n° 78, Cantal, service ordinaire.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

10 *février* 1896. — Les Conducteurs ci-après désignés sont mis, sur leur demande, à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employés au service des Travaux publics du Tonkin, savoir :

M. **Richard** (Jules), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au service spécial du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris.

M. **Jacquemont** (Claude), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire.

M. **Langon** (Amand), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation de la Garonne.

M. **Rouen** (Léon), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine-Inférieure, au service maritime, 2e section.

M. **Guermeur** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

M. **Jaffrès** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Finistère, au service ordinaire et au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

M. **Jardin** (Henri), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Gironde, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans.

M. **Rojouan** (Félix), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan.

Ces Conducteurs sont placés dans la situation de service détaché.

13 *février*. — M. **Soullard** (Phélis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics de Madagascar.

Il est placé dans la situation de service détaché.

15 *février*. — Les Conducteurs ci-après désignés sont mis, sur leur demande, à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employés au service des Travaux publics du Tonkin, savoir :

M. **Minguier** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Gard.

M. **Bourdeaud** (Charles), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service de la navigation de la Saône.

M. **Chatry** (Théodore), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram.

M. **Ménu** (Théodore), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département de la Gironde.

M. **Lasserand** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

Ces Conducteurs sont placés dans la situation de service détaché.

3° CONGÉ.

6 *février* 1896. — M. **Alba** (Charles), Conducteur de 2e classe en congé renouvelable au service de la Société du chemin de fer de Jaffa à Jérusalem, est mis, sur sa demande, en congé d'un an, sans traitement, pour raisons de santé.

4° DISPONIBILITÉ.

5 *février* 1896. — **M. Rauth** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Saône-et-Loire, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant six mois, pour raisons de santé.

6 *février*. — **M. Darbout** (Léon), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé jusqu'à son admission à la retraite.

5° DÉMISSION.

19 *février* 1896. — Est acceptée la démission de M. **Déplanque** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais.

6° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| **M. Geoffroy** (Edmond), Conducteur de 2e classe, Pas-de-Calais, service ordinaire | 8 janv. 1896. |
| **M. Longère** (François), Conducteur de 2e classe, Loire, service de la 2e section de la navigation de la Loire | 22 janv. 1896. |
| **M. Rivier** (Auguste), Conducteur de 3e classe, Hautes-Pyrénées, service ordinaire | 27 janv. 1896. |
| **M. Chevrier** (Emile), Conducteur de 2e classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris. | 31 janv. 1896. |
| **M. Thomas** (Arthur), Conducteur de 2e classe, Vendée, service ordinaire | 2 fév. 1896. |
| **M. Périer** (Henri), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé | 4 févr. 1896. |
| **M. Julie** (Baptiste), Conducteur de 1re classe, Hérault, service maritime | 4 févr. 1896. |
| **M. Clusel** (Alfred), Conducteur de 1re classe. Allier, service de la 2e section de la navigation de la Loire | 10 févr. 1896. |
| **M. Dornier** (Arthur), Conducteur de 1re classe, Oran, service ordinaire | 11 févr. 1896. |
| **M. Cassin** (Paul), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest | 11 févr. 1896. |

7° DÉCISIONS DIVERSES.

30 *janvier* 1896. — M. **Paqueron** (Charles), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du même département.

31 *janvier*. — M. **Rozier** (Fiacre), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, passe au service ordinaire du département de l'Ain.

*Idem*. — M. **Fournier** (Claude), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ain, passe au service ordinaire du département de la Sarthe.

*Idem*. — M. **Lecourt** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Sarthe, passe au service ordinaire du département du Cher.

6 *février*. — M. **Marcoz** (Jean), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie.

8 *février*. — M. **Jougla** (Zacharie), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer d'Orléans, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique du même réseau, même département.

10 *février*. — M. **Rozé** (Alfred), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Aube, au service de la navigation de l'Aube et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Florentin à Troyes, cesse d'être attaché à ce dernier service.

*Idem*. — M. **Gaugé** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aube, passe au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Florentin à Troyes, même département.

*Idem*. — M. **Baur** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'Est et au service spécial du Contrôle des

lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, est exclusivement affecté à ce dernier service.

13 *février*. — Les Conducteurs ci-après désignés sont nommés Contrôleurs-Comptables de 3e classe et cessent de faire partie du Personnel des Conducteurs des Ponts et Chaussées, savoir :

**M. Vintousky** (Henri), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

**M. Rèzeau** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vendée.

**M. Burg** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

**M. Lambert** (Henri), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Nord.

**M. Goutal** (Gustave), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan.

**M. Beigbeder-Camps** (Héli), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port.

**M. Colin** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Marne.

**M. Reyrel** (Fernand), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer d'Orléans.

**M. Sandré** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Loir-et-Cher.

**M. Ducos** (Barthélemy), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Gironde.

*Idem*. — **M. Mallet** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire.

15 *février*. — **M. Salomon** (Joseph), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Nièvre, au service de la 2e sec-

tion de la navigation de la Loire, passe dans le département de la Loire, même service.

15 *février*. — M. **Boissel** (Henri), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Eure, au service ordinaire et au service des études et travaux du chemin de fer d'Évreux au Neubourg, passe au service ordinaire du département du Loiret.

22 *février*. — M. **Ficoni** (Toussaint), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Corse, est mis en retrait d'emploi avec les deux cinquièmes de son traitement.

*Idem*. — M. **Davin** (Joseph), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'Ouest, passe au service spécial du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris, même département.

*Idem*. — M. **Cigogne** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, passe au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer d'Orléans, même département.

*Idem*. — M. **Boulet** (Théophile), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer du Nord, passe au service de la Direction du Contrôle du même réseau, même département.

*Idem*. — M. **Fournier** (Victor), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la Direction des Chemins de fer (Administration centrale) et au service de la Commission des méthodes d'essais des matériaux de construction, passe au service de la 3e section de la navigation de la Marne, même département.

*L'Éditeur-gérant :* Vve Dunod et P. Vicq.

# DÉCRETS

## (N° 57)

[9 mars 1894]

*Décret portant règlement d'Administration publique sur les Associations syndicales*

Le Président de la République française,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

### TITRE PREMIER.

#### DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. — L'Association syndicale prévue par les lois des 21 juin 1865 et 22 décembre 1888 est la collectivité des propriétaires réunis dans les conditions déterminées par cette loi pour exécuter et entretenir, à frais communs, les travaux qu'elle énumère.

Le Syndicat est la réunion des personnes désignées pour administrer l'Association.

Art. 2. — Les obligations qui dérivent de la constitution de l'Association syndicale sont attachées aux immeubles compris dans le périmètre et les suivent, en quelques mains qu'ils passent, jusqu'à la dissolution de l'Association.

### TITRE II.

#### ASSOCIATIONS LIBRES.

Art. 3. — Si le consentement de chaque intéressé n'a pas été donné dans l'acte d'association, il peut résulter d'un acte spécial, authentique ou sous seing privé, et qui reste annexé à l'acte d'association.

Ce dernier est accompagné d'un plan périmétral des immeubles

syndiqués et d'une déclaration de chaque adhérent spécifiant les désignations cadastrales, ainsi que la contenance des immeubles pour lesquels il s'engage.

Une copie de toutes ces pièces, certifiée conforme par le maire, est transmise au préfet dans le délai d'un mois à partir de la constitution de l'Association.

Art. 4. — L'extrait de l'acte d'Association publié dans un journal, conformément à l'article 6 de la loi, indique le but de l'entreprise, le mode d'administration de la Société, l'étendue des pouvoirs confiés au Syndicat et les clauses essentielles de l'acte.

Il est justifié de la publication au moyen de deux exemplaires du journal certifiés par l'imprimeur, dont la signature est légalisée par le maire.

L'un de ces exemplaires est adressé au préfet, qui en donne récépissé.

## TITRE III.

### ASSOCIATIONS AUTORISÉES.

### CHAPITRE PREMIER

#### DE LA CONSTITUTION DE L'ASSOCIATION.

Art. 5. — Lorsque le préfet estime qu'un projet d'association est susceptible de faire l'objet d'une instruction, il prend un arrêté pour faire procéder à l'enquête prescrite par l'article 10 de la loi.

Art. 6. — Le projet d'acte d'association soumis à l'enquête détermine :

Le siège de l'Association;

Le but de l'entreprise et les voies et moyens nécessaires pour subvenir à la dépense ;

Le minimum d'étendue de terrain ou d'intérêt qui donne à chaque propriétaire le droit de faire partie de l'Assemblée générale des intéressés ;

Le maximum de voix à attribuer à un même propriétaire ou à chaque usinier et le maximum de voix attribué aux usiniers réunis ;

Le nombre de mandats dont un même fondé de pouvoirs peut être porteur aux Assemblées générales ;

Le nombre des syndics à nommer, leur répartition, s'il y a lieu,

entre les diverses catégories d'intéressés, et la durée de leurs fonctions;

Les conditions de l'éligibilité des syndics et les règles relatives au renouvellement du Syndicat;

Le chiffre maximum des emprunts qui peuvent être votés par le Syndicat;

L'époque de la réunion annuelle de l'Assemblée générale des associés.

Art. 7. — Le dossier d'enquête est déposé à la mairie de la commune sur le territoire de laquelle se trouvent les propriétés intéressées aux travaux. Si les propriétés s'étendent sur plusieurs communes, le préfet désigne celle des mairies où le dossier doit être déposé.

Aussitôt après la réception de l'arrêté préfectoral qui ordonne l'ouverture de l'enquête, avis du dépôt des pièces est donné à son de trompe ou de caisse. En outre, une affiche contenant l'arrêté du préfet est apposée à la porte de la mairie et dans un lieu apparent près ou sur les portes de l'église.

Il est procédé de même à l'affichage dans toutes les communes sur le territoire desquelles s'étend l'Association.

Indépendamment de ces publications, notification du dépôt des pièces est faite par voie administrative à chacun des propriétaires dont les terrains sont compris dans le périmètre intéressé aux travaux; il est gardé original de cette notification; en cas d'absence, la notification prescrite est faite aux représentants des propriétaires ou à leurs fermiers et métayers; l'acte de notification, à défaut de représentants ou fermiers, est laissé à la mairie.

L'acte de notification invite les propriétaires à déclarer, dans les délais et dans les formes ci-après déterminés, s'ils consentent à concourir à l'entreprise.

Aux notifications sont jointes les formules d'adhésion à l'Association.

Ces notifications doivent être faites, au plus tard, dans les cinq jours qui suivent l'ouverture de l'enquête.

Pendant vingt jours à partir de l'ouverture de l'enquête, il est déposé, dans chacune des mairies intéressées, un registre destiné à recevoir les observations soit des propriétaires compris dans le périmètre, soit de tous autres intéressés.

Le préfet désigne, dans l'arrêté qui ordonne l'enquête, un commissaire qui ne doit avoir aucun intérêt personnnel à l'opération projetée.

A l'expiration de l'enquête, dont les formalités sont certifiées par le maire de chaque commune, le commissaire reçoit pendant trois jours consécutifs, à la mairie de la commune désignée par le préfet et aux heures indiquées par lui, les déclarations des intéressés sur l'utilité des travaux.

Après avoir clos et signé le registre de ces déclarations, le commissaire le transmet immédiatement au préfet, avec son avis motivé et avec les autres pièces de l'instruction qui ont servi de base à l'enquête.

Si le périmètre de l'Association doit s'étendre sur plusieurs départements, le préfet compétent pour diriger l'instruction est celui du département où a été provisoirement fixé le siège de l'Association. L'autorisation est délivrée par celui du département où doit se trouver le siège définitif. Les préfets des autres départements intéressés sont appelés à faire savoir s'ils donnent leur assentiment à la constitution de l'Association.

Art. 8. — Après l'enquête, les propriétaires qui sont présumés devoir profiter des travaux sont, conformément à l'article 11 de la loi, convoqués en Assemblée générale par le préfet, qui en nomme le président sans être tenu de le choisir parmi les membres de l'Assemblée.

Dans son arrêté de convocation, le préfet désigne les lieu, jour et heure de la réunion.

Ampliation de cet arrêté est adressée au maire de chacune des communes intéressées pour être, huit jours au moins avant la date de la réunion, publiée à son de trompe ou de caisse et affichée tant à la porte de la mairie que dans un lieu apparent, près ou sur les portes de l'église.

Indépendamment de cette publication, l'arrêté est notifié individuellement comme il est dit au § 4 de l'article 7.

Art. 9. — Le procès-verbal de l'Assemblée, qui doit être, conformément à l'article 11 de la loi, transmis au préfet avec toutes les pièces annexées, constate le nombre des intéressés et celui des présents. Il indique, en outre, avec le résultat de la délibération :

Le vote nominal de chaque intéressé;

L'acquiescement donné en conformité de l'article 4 de la loi par les tuteurs, par les envoyés en possession et par tout représentant légal pour les biens des mineurs, des interdits, des absents et autres incapables ;

La date des jugements qui ont autorisé cet acquiescement et celle des décisions ou délibérations qui contiennent l'adhésion

de l'État, du département, des communes et des établissements publics.

Le procès-verbal est signé par les membres présents et mentionne l'adhésion de ceux qui ne savent pas signer.

Les adhésions données par écrit avant la clôture de l'Assemblée générale y sont également constatées et y restent annexées.

Art. 10. — S'il s'agit des travaux spécifiés aux §§ 6 et 7 de l'article 1er de la loi, le dossier est transmis, suivant le cas, au Conseil municipal, au conseil général ou à ces deux assemblées, pour l'accomplissement des formalités prévues par l'article 12, § 4, de la loi.

Art. 11. — Immédiatement après l'accomplissement de toutes ces formalités, et si les conditions de majorité requises sont remplies, le préfet statue, sauf lorsqu'il s'agit des travaux prévus aux nos 7, 8, 9 et 10 de l'article 1er de la loi.

Dans ce dernier cas, l'arrêté préfectoral doit être précédé du décret qui prononce, conformément à la loi, la reconnaissance d'utilité publique des travaux.

Ce décret intervient sans qu'il soit procédé à une nouvelle enquête.

Art. 12. — L'affichage de l'extrait de l'acte d'Association et de l'arrêté du préfet, prescrit par le troisième paragraphe de l'article 12 de la loi, doit être effectué dans un délai de quinze jours à partir de la date de l'arrêté.

L'accomplissement de cette formalité est certifié par le maire de chaque commune.

Art. 13. — La déclaration de délaissement prévue par l'article 14 de la loi est faite sur timbre, en forme d'acte sous seing privé. Elle est déposée à la préfecture, où il en est donné récépissé.

La signature du déclarant est légalisée par le maire ou le commissaire de police.

Art. 14. — L'acte de délaissement est, par les soins du préfet, publié et affiché, par extrait, dans la commune de la situation des biens. Cet extrait est, en outre, inséré dans un journal de l'arrondissement ou, s'il n'en existe aucun, dans un des journaux du département.

Art. 15. — Immédiatement après l'accomplissement de ces formalités, l'acte de délaissement est transcrit au bureau de la conservation des hypothèques de l'arrondissement, conformément à l'article 2181 du Code civil.

Art. 16. — Il est procédé à la purge des privilèges et des hypo-

thèques dans les formes déterminées par l'article 17 de la loi du 3 mai 1841.

Art. 17. — A défaut d'entente amiable entre le Syndicat et le délaissant, le montant de l'indemnité est fixé par le jury, suivant les conditions déterminées par l'article 14 de la loi du 21 juin 1865, modifiée par celle du 22 décembre 1888.

L'intervention du jury peut toujours être requise par les créanciers privilégiés ou hypothécaires inscrits.

Art. 18. — Dans le cas où, à la suite du recours prévu par l'article 13 de la loi, l'annulation de l'arrêté préfectoral qui a autorisé l'Association rend impossible la constitution de cette Association, les actes de délaissement et ceux qui en sont la conséquence sont considérés comme nuls et non avenus.

Art. 19. — Les formalités de timbre, d'enregistrement et de transcription auxquelles donne lieu l'acte de délaissement sont accomplies sans frais.

Art. 20. — Le préfet nomme, parmi les membres de l'Association, un administrateur provisoire chargé de convoquer la première Assemblée générale dans les conditions réglées au chapitre suivant et de présider cette Assemblée.

## CHAPITRE II.

### FONCTIONNEMENT ET ADMINISTRATION.

Art. 21. — L'Association syndicale a pour organes administratifs l'Assemblée générale, le Syndicat et le directeur.

### SECTION I. — *Assemblées générales.*

Art. 22. — L'Assemblée générale se compose des propriétaires remplissant les conditions auxquelles l'article 20 de la loi et l'acte d'Association subordonnent l'admission des associés à cette Assemblée.

Art. 23. — Avant le 31 janvier de chaque année, le directeur fait constater les mutations de propriété survenues pendant l'année précédente et modifier en conséquence le plan parcellaire et l'état nominatif des propriétaires de l'Association.

La liste des membres appelés à prendre part à l'Assemblée générale est ensuite dressée par ses soins et d'après les règles fixées dans les statuts.

Elle est déposée pendant quinze jours à la mairie de la commune du siège social. Ce dépôt est annoncé, dans chacune des communes sur le territoire desquelles s'étend l'Association, par des publications faites à son de trompe ou de caisse et au moyen d'affiches.

Un registre est ouvert pour recevoir les observations des intéressés.

En dehors du travail annuel de revision de la liste des membres composant l'Assemblée générale, le directeur doit faire porter sur cette liste le nom des nouveaux propriétaires qui justifieraient de leur droit d'inscription.

La liste ainsi préparée est rectifiée, s'il y a lieu, par le directeur, sur l'avis du Syndicat ; elle sert de base aux réunions des Assemblées et reste déposée sur le bureau pendant la durée des séances.

L'Assemblée générale, au début de chacune de ses séances, vérifie la régularité des mandats donnés par les associés.

Art. 24. — Chaque propriétaire de terrains ou de bâtiments a droit à autant de voix qu'il possède de fois le minimum de superficie ou qu'il paye de fois le minimum de contributions auxquels l'acte d'Association attache le droit de prendre part aux assemblées.

Toutefois, un même propriétaire ne peut disposer d'un nombre de voix supérieur au maximum déterminé par l'acte d'Association.

Art. 25. — Les propriétaires appelés à participer aux Assemblées peuvent s'y faire représenter par des fondés de pouvoir, sans que le même fondé de pouvoirs puisse disposer d'un nombre de voix supérieur au maximum admis pour un seul propriétaire.

Les fondés de pouvoir doivent être eux-mêmes membres de l'Association. Toutefois, les fermiers ou locataires, métayers ou régisseurs, que les propriétaires auraient délégués, ne sont pas soumis à cette condition.

La signature des mandants doit être légalisée par le maire ou par le commissaire de police.

Art. 26. — Les convocations sont adressées par le directeur du Syndicat quinze jours au moins avant la réunion et contiennent indication du jour, de l'heure, du lieu et de l'objet de la séance.

Elles sont faites : 1° collectivement dans chacune des communes intéressées, au moyen de publications et d'affiches apposées à la porte de la mairie et dans un lieu apparent, près ou sur les portes de l'église ; 2° individuellement, au moyen de lettres d'avis envoyées par le directeur à chaque membre faisant partie de l'Association.

Avis de la convocation doit être immédiatement donné au préfet.

Art. 27. — L'Assemblée générale se réunit annuellement en Assemblée ordinaire à l'époque fixée par l'acte d'Association et, à défaut, dans la première quinzaine d'avril. Elle peut être convoquée extraordinairement lorsque le Syndicat le juge nécessaire. Le directeur est tenu de la convoquer lorsqu'il y est invité par le préfet ou sur la demande de la moitié au moins des membres de l'Association.

A défaut, par le directeur, d'avoir procédé aux convocations, le préfet y pourvoit d'office, en son lieu et place.

Art. 28. — L'Assemblée est présidée par le directeur du Syndicat ou, à son défaut, par le directeur adjoint. Elle nomme un ou plusieurs secrétaires.

Art. 29. — L'Assemblée générale est valablement constituée quand le nombre des voix représentées est au moins égal à la moitié plus une des voix de l'Association.

Lorsque cette condition n'est pas remplie, une seconde convocation est faite à quinze jours d'intervalle au moins. L'Assemblée délibère alors valablement, quel que soit le nombre des voix représentées.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des suffrages. Toutefois, lorsqu'il s'agit de procéder à une élection, la majorité relative est suffisante au deuxième tour de scrutin.

En cas de partage, sauf si le scrutin est secret, la voix du président est prépondérante.

Le vote a lieu au scrutin secret toutes les fois que le tiers des membres présents le réclame.

Art. 30. — L'Assemblée générale nomme, conformément aux statuts, les syndics titulaires et suppléants de l'Association.

Elle a le droit de les remplacer avant l'expiration de leur mandat.

Lorsque, dans le cas prévu par le troisième paragraphe de l'article 22 de la loi, l'Assemblée générale n'a pas procédé à l'élection des syndics, ceux-ci sont nommés par le préfet.

Les réclamations contre l'élection des syndics sont jugées par le Conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'État.

Art. 31. — L'assemblée générale délibère :

1° Sur les emprunts qui, soit par eux-mêmes, soit réunis aux emprunts non encore remboursés, dépassent le maximum de ceux qui peuvent être votés par le Syndicat;

2° Sur les propositions de dissolution ou de modifications de l'acte d'Association prévues au chapitre 3 du présent titre ;

3° Sur toutes les questions dont la solution peut lui être réservée par les statuts. Elle se prononce sur la gestion du Syndicat, qui doit, à la réunion annuelle, lui rendre compte des opérations accomplies pendant l'année, ainsi que de la situation financière.

Dans les réunions extraordinaires, l'Assemblée générale ne peut délibérer que sur les questions qui lui sont soumises par le Syndicat ou le préfet et sont expressément mentionnées dans les convocations.

Copie des délibérations de l'Assemblée est transmise dans le délai de huit jours au préfet.

### Section II. — *Syndicat.*

Art. 32. — Le Syndicat se compose :

1° Des membres élus par l'Assemblée générale, conformément à l'acte d'Association, ou désignés par le préfet, dans le cas exceptionnel prévu par l'article 22 de la loi ;

2° Des membres, dont la nomination appartient soit au préfet, soit à la Commission départementale, soit au Conseil municipal, soit à la Chambre de commerce, dans les cas prévus par l'article 23 de la loi.

Art. 33. — Les syndics titulaires et suppléants élus conformément à l'article 22 de la loi sont rééligibles ; ils continuent leurs fonctions jusqu'à l'installation de leurs successeurs.

Art. 34. — Lorsqu'il s'agit de procéder pour la première fois à la nomination du directeur et du directeur adjoint, conformément à l'article 24 de la loi, le Syndicat est convoqué par le préfet, qui désigne le président de la séance.

Les autres réunions ont lieu suivant les besoins du service, sur la convocation du directeur. Elles sont présidées par lui ou, en son absence, par le directeur adjoint.

Le directeur est tenu de convoquer les syndics soit sur la demande du tiers au moins d'entre eux, soit sur l'invitation du préfet.

A défaut, par le directeur, de réunir le Syndicat, quand il est tenu de le faire, la convocation peut être faite d'office par le préfet.

Le Syndicat fixe le lieu de ses réunions.

Art. 35. — Tout syndic nommé comme il est dit au premier paragraphe de l'article 32 ci-dessus qui, sans motif reconnu légitime, aura manqué à trois réunions consécutives, peut être déclaré démissionnaire.

Les syndics démissionnaires, décédés ou ayant cessé de satisfaire aux conditions d'éligibilité, qu'ils remplissaient lors de leur

nomination, sont provisoirement remplacés par des syndics suppléants dans l'ordre du tableau. Ils sont définitivement remplacés à la prochaine Assemblée générale. Les fonctions du syndic ainsi élu ne durent que le temps pendant lequel le membre remplacé serait lui-même resté en fonctions.

Art. 36. — Le Syndicat règle, par ses délibérations, les affaires de l'Association.

Il est chargé notamment de :

Nommer les agents de l'association et fixer leur traitement, à l'exception du receveur, dont la nomination est faite conformément à l'article 59 ci-après ;

Faire rédiger les projets, les discuter et statuer sur le mode à suivre pour leur exécution ;

Approuver les marchés et adjudications et veiller à ce que toutes les conditions en soient accomplies ;

Voter le budget annuel ;

Dresser le rôle des taxes à imposer aux membres de l'Association ;

Délibérer sur les emprunts qui peuvent être nécessaires à l'Association ;

Contrôler et vérifier les comptes présentés annuellement par le directeur et par le receveur de l'Association ;

Autoriser toutes actions devant les tribunaux judiciaires et administratifs.

Les délibérations du Syndicat sont définitives et exécutoires par elles-mêmes, sauf celles portant sur des objets pour lesquels l'approbation de l'Assemblée générale ou de l'Administration sont exigées par le présent règlement.

Art. 37. — Les délibérations du Syndicat relatives à des emprunts excédant le maximum prévu par les statuts ne sont exécutoires qu'après avoir été approuvées par l'Assemblée générale, conformément aux prescriptions de l'article 31, § 1er.

Les emprunts doivent, dans tous les cas, être autorisés par le Ministre compétent ou par le préfet, suivant que ces emprunts portent, ou non, à plus de 50.000 francs la totalité des emprunts de l'Association.

Art. 38. — Les délibérations du Syndicat sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Elles sont valables lorsque, tous les membres ayant été convoqués par lettres à domicile, plus de la moitié y ont pris part. En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

Néanmoins, lorsque, après deux convocations faites à cinq jours

d'intervalle et dûment constatées sur le registre des délibérations, les syndics ne se sont pas réunis en nombre suffisant, la délibération prise après la seconde convocation est valable, quel que soit le nombre des membres présents.

Les délibérations sont inscrites par ordre de date sur un registre coté et parafé par le président.

Elles sont signées par tous les membres présents à la séance.

Copie des délibérations est adressée au préfet dans la huitaine.

Tous les membres de l'Association ont droit de prendre communication, sans déplacement, du registre des délibérations.

Art. 39. — Dans sa première réunion et dans celle qui suit immédiatement chacun de ses renouvellements partiels, le Syndicat nomme, conformément à l'article 24 de la loi, un directeur et, s'il y a lieu, un directeur adjoint.

Il nomme également parmi ses membres un secrétaire des séances.

### Section III. — *Directeur.*

Art. 40. — Le directeur préside les réunions de l'Assemblée générale et du Syndicat.

Il représente l'Association en justice et vis-à-vis des tiers dans tous les actes intéressant la personnalité civile de l'Association.

Il fait exécuter les décisions du Syndicat et exerce une surveillance générale sur les intérêts de l'Association et sur les travaux.

Il veille à la conservation des plans, registres et autres papiers relatifs à l'administration de l'Association et qui sont déposés au siège social.

Il prépare le budget, présente au Syndicat le compte administratif des opérations de l'Association et assure le payement des dépenses.

Il passe les marchés et procède aux adjudications au nom de l'Association.

Et, d'une manière générale, il est chargé de toutes les autres attributions qui lui sont confiées par le présent règlement.

Le directeur et le directeur adjoint conservent leurs fonctions jusqu'à l'installation de leurs successeurs.

### Section IV. — *Fixation des bases de répartition des dépenses. — Apports.*

Art. 41. — Aussitôt après son entrée en fonctions, le Syndicat fait procéder aux opérations nécessaires pour déterminer les

bases d'après lesquelles les dépenses de l'Association seront réparties entre les intéressés.

Ces bases doivent être établies de telle sorte que chaque propriété soit imposée en raison de l'intérêt qu'elle a à l'exécution des travaux.

Les éléments de calcul qui ont servi à l'assiette des taxes sont indiqués dans un mémoire explicatif accompagné, s'il y a lieu, d'un plan de classement des terrains et d'un tableau faisant connaître la valeur attribuée à chaque classe.

Le dossier est complété par l'état général des associés, portant en regard du nom de chacun d'eux la proportion suivant laquelle il doit être imposé.

Art. 42. — Un exemplaire du dossier et un registre destiné à recevoir les observations des intéressés sont déposés pendant quinze jours à la mairie de chacune des communes sur le territoire desquelles sont situées les propriétés syndiquées.

A l'expiration de ce délai, le Syndicat se réunit pour entendre les réclamants et apprécier leurs observations. Il arrête ensuite dans un état spécial soumis à l'approbation du préfet les bases de répartition des dépenses.

Cet état ne peut être modifié qu'après l'accomplissement des formalités d'instruction et d'approbation précédemment indiquées.

Art. 43. — Le recours au Conseil de préfecture contre les opérations qui ont fixé les bases de répartition des dépenses cesse d'être recevable trois mois après la publication du premier rôle ayant fait application de ces bases.

Art. 44. — Le Syndicat vérifie et évalue, sauf recours au Conseil de préfecture, les apports qui peuvent être faits à l'Association par un ou plusieurs de ses membres, et qui paraîtraient susceptibles d'être utilisés par elle.

Il est tenu compte de ces apports par une indemnité une fois payée, à moins qu'un accord soit intervenu entre les parties pour fixer un autre mode de payement.

## Section V. — *Travaux.*

Art. 45. — Le Syndicat désigne les hommes de l'art chargés de la préparation des projets et de la direction des travaux.

Art. 46. — Les projets concernant les travaux neufs et les travaux de grosses réparations sont soumis à l'approbation du préfet.

Les travaux de simple entretien peuvent être exécutés sans approbation préfectorale.

Art. 47. — Le préfet peut suspendre en cours d'exécution les travaux dont les plans et devis n'ont pas été soumis à son approbation.

Pour les travaux énumérés sous les nos 6, 7, 8, 9 et 10 de l'article 1er de la loi, l'exécution ne peut commencer avant qu'il ait donné l'autorisation spéciale prévue par l'article 9 de la loi. Il peut prononcer la suspension des travaux entrepris avant son autorisation.

Art. 48. — Par dérogation à l'article 46 du présent règlement, l'exécution immédiate des travaux urgents peut être ordonnée par le directeur, à charge par ce dernier d'en informer aussitôt le préfet et de convoquer le Syndicat dans le plus bref délai.

Le préfet peut suspendre l'exécution des travaux ainsi ordonnés par le directeur.

Le droit de prescrire d'office l'exécution des mêmes travaux et d'y faire procéder aux frais de l'Association, dans les conditions fixées à l'article 56, appartient au préfet, quand il n'y est pas pourvu par le directeur et qu'un retard peut avoir des conséquences nuisibles à l'intérêt public.

Art. 49. — Si l'exécution des travaux exige des expropriations, la déclaration d'utilité publique est prononcée conformément à l'article 18 de la loi.

L'enquête qui doit précéder la déclaration d'utilité publique a lieu dans les formes de l'ordonnance du 18 février 1834. Toutefois, les Chambres de commerce et les Chambres consultatives des arts et manufactures ne sont pas consultées.

Lorsque les travaux ne s'étendent que sur le territoire d'une seule commune, le dossier de l'enquête est déposé à la mairie de cette commune pendant un délai de quinze jours qui court à dater de l'avertissement donné par voie de publication et d'affiches. A l'expiration de ce délai, un commissaire enquêteur désigné par le préfet reçoit pendant trois jours les déclarations des habitants et transmet le dossier au préfet, avec son avis.

Il est justifié par le directeur de l'accomplissement de ces formalités de publication et d'affiches.

Art. 50. — Lorsque le directeur procède aux adjudications, il est assisté de deux syndics délégués à cet effet par le Syndicat.

Art. 51. — Le préfet peut mettre en demeure le Syndicat de faire recommencer les ouvrages qui n'auraient pas été exécutés conformément aux plans approuvés, si cette réfection est commandée par un intérêt public.

Art. 52. — Après achèvement des travaux, il est procédé à la réception par le directeur de l'Association assisté des syndics délégués par le Syndicat, en présence du directeur des travaux.

Le préfet est informé du jour où il sera procédé à la réception et peut s'y faire représenter.

Le même avis est adressé au maire, dans le cas où les ouvrages sont exécutés sur le domaine public municipal.

Art. 53. — Les ouvrages qui, aux termes de l'arrêté d'autorisation ou des conventions, devront appartenir au domaine public de la commune, du département ou de l'État, y sont incorporés immédiatement après leur achèvement et après remise constatée par un procès-verbal.

Art. 54. — Le préfet peut toujours faire procéder, quand il le juge opportun, à la visite des travaux, et faire vérifier l'état d'entretien des ouvrages.

Les frais de ces visites et vérifications sont à la charge des Associations. Ils sont réglés par le préfet et recouvrés comme en matière de contributions directes.

Art. 55. — Dans le cas où une Association interrompt ou laisse sans entretien les travaux entrepris par elle, le préfet fait procéder par le Service compétent à une vérification de l'état des lieux.

S'il ressort de cette vérification que l'interruption ou le défaut d'entretien peut avoir des conséquences nuisibles à l'intérêt public, le préfet indique au Syndicat les travaux jugés nécessaires pour obvier à ces conséquences et le met en demeure de les exécuter.

Le préfet peut, dans le cas où il a pris un arrêté d'inscription d'office et si le Syndicat ne tient pas compte de cette décision dans les rôles dressés par lui, modifier le montant des taxes de façon à assurer, en tenant compte des états de répartition précités, le payement total de toutes les dépenses inscrites au budget.

Art. 56. — Le préfet assigne au Syndicat, dans cette mise en demeure, le délai qu'il juge suffisant pour procéder à l'exécution des travaux. Faute par le Syndicat de se conformer à cette injonction, le préfet ordonne l'exécution d'office aux frais de l'Association et désigne, pour la diriger et la surveiller, un agent chargé de suppléer le directeur du Syndicat.

En cas d'urgence, l'exécution d'office peut être prescrite immédiatement après la mise en demeure et sans aucun délai.

### Section VI. — *Budget.*

Art. 57. — Aussitôt après la constitution de l'Association et ensuite avant le 1er janvier de chaque année, le directeur rédige un projet de budget qui est déposé pendant quinze jours à la mairie de chacune des communes intéressées.

Ce dépôt est annoncé par affiches et publication ou à son de trompe ou de caisse, et chaque intéressé est admis à présenter ses observations.

Le projet de budget, accompagné d'un rapport explicatif du directeur et des observations du préfet, est ensuite voté par le Syndicat et transmis à la préfecture.

Art. 58. — Si le préfet constate qu'on a omis d'inscrire au budget un crédit à l'effet de pourvoir à l'acquittement des dettes exigibles, ainsi qu'aux dépenses nécessaires pour empêcher la destruction des ouvrages et pour prévenir les conséquences nuisibles à l'intérêt public que pourrait avoir l'interruption ou le défaut d'entretien des travaux, il peut, après mise en demeure, inscrire d'office au budget le crédit nécessaire pour faire face à ces dépenses.

Il a le même droit, s'il estime que les crédits inscrits pour les dépenses ci-dessus spécifiées sont insuffisants.

### Section VII. — *Recouvrement des taxes. — Comptabilité.*

Art. 59. — Les fonctions de receveur de l'Association sont confiées soit à un receveur spécial désigné par le Syndicat et agréé par le préfet, soit à un percepteur des contributions directes de l'une des communes de la situation des lieux, nommé par le préfet, sur la proposition du Syndicat, le trésorier-payeur général entendu.

S'il y a un receveur spécial, le montant de son cautionnement et la quotité de ses émoluments sont déterminés par le préfet, sur la proposition du Syndicat.

Si le receveur est percepteur des contributions directes, son cautionnement et ses émoluments ne peuvent être fixés qu'avec l'assentiment du trésorier-payeur général et, en cas de désaccord, par le Ministre des Finances.

Art. 60. — Le receveur est chargé seul et sous sa responsabilité

de poursuivre la rentrée des revenus et des taxes de l'Association, ainsi que de toutes les sommes qui lui seraient dues.

Art. 61. — Les rôles sont préparés par le receveur, d'après les états de répartition établis conformément aux dispositions des articles 41 et 42 ci-dessus.

Ils sont arrêtés par le Syndicat, rendus exécutoires par le préfet et publiés dans les formes prescrites pour les contributions directes.

Si le Syndicat refuse de faire procéder à la confection des rôles, il y est pourvu par un agent spécial désigné par le préfet.

Art. 62. — Les taxes portées aux rôles sont payables en une seule fois, sauf décision contraire du préfet.

Cette décision est publiée en même temps que les rôles et fixe les époques auxquelles les payements doivent avoir lieu.

Art. 63. — Les règles établies pour les maires et les receveurs des communes, en ce qui concerne l'ordonnancement et l'acquittement des dépenses, ainsi que la gestion, la pression et l'examen des comptes, sont applicables aux directeurs et aux agents comptables des Associations syndicales.

Toutefois, ces règles pourront être simplifiées par des instructions ministérielles concertées entre le Ministre compétent et le Ministre des Finances.

Les agents comptables sont, pour l'exercice des attributions définies au § 1er du présent article, soumis aux conditions de surveillance et de responsabilité imposées aux comptables communaux.

Art. 64. — Chaque année, avant le vote du budget, le directeur soumet à l'approbation du Syndicat le compte de l'exercice clos.

Une copie du compte ainsi approuvé est transmise au préfet.

Art. 65. — Le directeur ou l'agent prévu à l'article 56 peuvent seuls délivrer des mandats. En cas de refus d'ordonnancer une dépense régulièrement inscrite et liquide, il est statué par le préfet, en Conseil de préfecture.

Dans ce cas, l'arrêté du préfet tient lieu de mandat.

Art. 66. — Les comptes annuels du receveur sont, après vérification du receveur des finances, soumis au Syndicat, qui les arrête, sauf règlement définitif par le Conseil de préfecture ou la Cour des Comptes.

Une copie conforme du compte d'administration du directeur, approuvé par le Syndicat, est transmise par le comptable à la juridiction compétente, comme élément de contrôle de sa gestion.

## CHAPITRE III

### RETRAIT D'AUTORISATION. — MODIFICATION DES STATUTS. — DISSOLUTION.

Art. 67. — Le retrait d'autorisation prévu par l'article 25 de la loi ne pourra être prononcé qu'un mois après la mise en demeure faite par le préfet à l'Association d'avoir à entreprendre les travaux en vue desquels elle a été autorisée.

Art. 68. — Les propositions portant modification de l'acte social et du périmètre de l'Association peuvent être faites par le préfet, par le Syndicat ou par le quart au moins des associés.

Elles sont soumises à l'Assemblée générale.

Dans le cas où la majorité des membres comprenant cette Assemblée décide qu'il y a lieu d'y donner suite, le préfet accomplit les formalités d'enquête exigées lors de la constitution de l'Association. Il convoque ensuite en Assemblée générale, dans les conditions des articles 8 et 9 du présent règlement, tous les associés et, en cas d'extension du périmètre, les personnes dont les propriétés doivent être comprises dans le nouveau périmètre.

Il est dressé de cette réunion, dans les formes prescrites par le § 3 de l'article 11 de la loi, un procès-verbal qui est transmis au préfet.

Lorsqu'il s'agit d'une extension d'un périmètre, il n'est procédé aux formalités énumérées aux deux paragraphes précédents que si la majorité des propriétaires à agréger s'est prononcée après réunion en Assemblée générale, sur convocation individuelle, en faveur de l'extension projetée. Cette Assemblée est présidée par une personne que désigne le préfet, sans être tenu de la choisir parmi ses membres.

Art. 69. — Lorsque la proposition de modification obtient, suivant les cas, une des majorités prescrites par l'article 12 de la loi, elle est, s'il y a lieu, autorisée par arrêté préfectoral pris et publié conformément aux dispositions des §§ 3 et 4 de l'article précité.

Toute modification comportant extension du périmètre ne peut, dans les cas prévus aux nos 7, 8, 9 et 10 de l'article 1er de la loi, être autorisée qu'autant qu'un nouveau décret en Conseil d'État aura reconnu les travaux d'utilité publique.

Art. 70. — Il n'est pas procédé aux formalités qui précèdent lorsqu'il s'agit de l'agrégation volontaire, et, conformément aux prévisions des statuts, de nouveaux adhérents à une Association déjà existante.

Art. 71. — La dissolution d'une Association syndicale, après avoir été votée par l'Assemblée générale ordinaire, ne peut être prononcée que par une délibération de l'Assemblée générale de tous les associés, prise conformément aux dispositions des articles 11 et 12 de la loi.

La dissolution ne produit ses effets qu'après accomplissement par l'Association des conditions imposées, s'il y a lieu, par le préfet, en vue de l'acquittement des dettes ou dans l'intérêt de la sécurité publique.

Art. 72. — L'exécution de ces conditions est assurée par le Syndicat ou, à défaut, par un agent spécial désigné à cet effet par le préfet.

Les rôles destinés à assurer le recouvrement des taxes mises à la charge des associés après liquidation pour désintéresser tous les créanciers ou payer les travaux exécutés en vertu des dispositions qui précèdent sont dressés et rendus exécutoires, ainsi qu'il est dit à l'article 61 du présent règlement.

Si, postérieurement à la décision de l'Administration, l'existence de créanciers omis lors de la dissolution vient à être établie, il sera procédé à leur égard, comme il est spécifié plus haut, par un agent chargé de poursuivre sur les anciens associés le recouvrement des taxes reconnues nécessaires.

La répartition de l'actif qui pourrait être constaté après la liquidation définitive ne peut être faite qu'avec l'approbation du préfet.

## TITRE IV.

### APPLICATION DES LOIS DES 16 SEPTEMBRE 1807 ET 14 FLORÉAL AN XI.

Art. 73. — Le défaut de formation d'Association syndicale autorisée, prévu par l'article 26 de la loi, résulte de l'impossibilité de réunir à l'Assemblée générale, tenue en conformité des dispositions de l'article 12 de la loi, les conditions de majorité exigées par cet article.

## TITRE V.

### DISPOSITIONS DIVERSES.

Art. 74. — Les Associations déjà créées en vertu de la loi du 21 juin 1865 et celle du 22 décembre 1888 seront soumises au présent règlement, en tout ce qui n'est pas contraire aux dispositions de leurs actes constitutifs.

Art. 75. — Le décret du 17 novembre 1865, portant règlement d'Administration publique pour l'exécution de la loi du 21 juin 1865, est et demeure abrogé.

---

# (N° 58)

[3 janvier 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un embranchement au tramway du pont Lafayette à l'asile de Bron par le cours Henri, à Lyon.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un embranchement au tramway, à traction mécanique, du pont Lafayette à l'asile de Bron, destiné au transport des voyageurs, et qui suivra le cours Henri, à Lyon, depuis son origine jusqu'à sa rencontre avec le chemin de grande communication n° 154, dit cours Richard-Vitton.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit embranchement ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois, à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de l'embranchement dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 6 juillet 1895, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et la compagnie lyonnaise de tramways, pour la concession de l'embranchement susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé au décret du 20 mai 1887 susvisé.

La dite convention, ainsi que le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre M. G. Rivaud, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet du Rhône, agissant au nom du département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° De la délibération en date du 27 avril 1895, par laquelle le conseil général du département du Rhône a accordé à la compagnie lyonnaise de tramways la concession d'un embranchement suivant le cours Henri, de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron,

D'une part ;

Et M. Désiré d'Estouvelles, directeur honoraire au ministère de la guerre, commandeur de la Légion d'honneur, agissant en qualité de président du conseil d'administration de la compagnie lyonnaise de tramways, suivant délibération du conseil d'administration en date du 29 mars 1895, dont un extrait est annexé aux présentes,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du Rhône, en sa dite qualité, concède à la Compagnie lyonnaise de tramways, qui accepte, l'exécution et l'exploitation d'une ligne de tramway formant embranchement sur la ligne de tramway du pont Lafayette à l'asile de Bron, déclarée d'utilité publique par décret du 20 mai 1887 ; ledit embranchement suivra le cours Henri depuis son origine jusqu'à sa rencontre avec le chemin de grande communication n° 154, dit cours Richard-Vitton.

Art. 2. — La compagnie lyonnaise s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et sans subvention, la ligne de tramway dont la concession fait l'objet de la présente convention, et à se conformer, pour son exécution et son exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 20 mai 1887, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron, sous la réserve des clauses et conditions particulières qui suivent :

A. — Objet de la concession. Article 1er.

La ligne de tramway est destinée à un service de voyageurs seulement.

B. — Nombre minimum des voyages. Article 14.

Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens sera de quinze.

C. — Durée de la concession. Article 16.

La durée de la concession de la ligne commencera à courir de la date du décret d'autorisation. Elle prendra fin le 20 mai 1923, en même temps que celle de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron.

D. — Tarifs des droits à percevoir. Article 23.

Les tarifs de la ligne seront les suivants pendant la durée de la concession. Ils comprennent tous les impôts dus à l'État.

| | PRIX | | |
|---|---|---|---|
| | DE PÉAGE | DE TRANSPORT | TOTAUX |
| 1re classe | 0f 03 | 0f 07 | 0f 10 |
| 2e classe | 0 017 | 0 033 | 0 05 |

Les enfants au-dessous de quatre ans tenus sur les genoux seront transportés gratuitement ; au-dessus de cet âge, ils payeront place entière.

Les voyageurs qui parcourront, soit dans un sens, soit dans l'autre, la section du cours Henri et désireraient parcourir tout ou partie de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron payeront, en outre du prix de leur place entre la place Henri et l'extrémité de l'embranchement, les prix fixés au tarif de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron. Toutefois, il est entendu que les tarifs entre les Cordeliers (pont Lafayette) et l'extrémité du cours Henri ne dépasseront pas 25 centimes en 1re classe et 20 centimes en 2e classe.

E. — Cautionnement. Article 38.

Le cautionnement est fixé à la somme de 2.000 francs. Ce cautionnement sera versé en numéraire. Il sera remboursé dans les conditions prévues par le cahier des charges du tramway du pont Lafayette à l'asile de Bron.

Art. 3. — Le concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de sa ligne que du matériel de construction française et à n'utiliser comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 4. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition et tous autres frais auxquels pourrait donner lieu la présente convention sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait et signé double à Lyon, le 6 juillet 1895.

# (N° 59)

[4 janvier 1896]

*Décret autorisant la chambre de commerce de Fécamp à établir et à administrer un service d'outillage public sur les quais du port de cette ville.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La chambre de commerce de Fécamp est autorisée à établir et à administrer, conformément aux clauses et conditions stipulées au cahier des charges annexé au présent décret, un outillage comprenant des engins pour le chargement et le déchargement des marchandises, ainsi que pour le mâtage et le démâtage des navires, un gril de carénage et des hangars publics.

Art. 2. — Les comptes et budgets relatifs à l'établissement et à l'administration de cet outillage formeront des comptes et des budgets spéciaux.

Ces comptes et ces budgets comprendront, en outre, toutes les dépenses et recettes faites par la chambre de commerce à l'occasion des services publics entretenus ou subventionnés par elle, avec l'approbation de l'autorité compétente, dans l'intérêt de l'exploitation du port.

Ils seront définitivement approuvés par le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, conformément à l'article 17 du décret du 3 septembre 1851, portant règlement d'administration publique sur l'organisation des chambres de commerce, après avis du ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le décret du 10 mai 1893 est abrogé.

PORT DE FÉCAMP.

## CAHIER DES CHARGES.

### OBJET DE L'AUTORISATION.

**Art. 1er.** — L'outillage que la chambre de commerce de Fécamp est autorisée à établir et à administrer dans le port de Fécamp, aux conditions déterminées par le présent cahier des charges, comprend des grues à vapeur et autres appareils ou engins pour le chargement ou le déchargement des navires, pour la manutention des marchandises sur les quais, pour le mâtage et le démâtage des navires ; des hangars pour abriter les marchandises pendant les opérations de reconnaissance sur le terre-plein des quais, un gril de carénage et des chaudières pour le chauffage du brai et du goudron.

**Art. 2.** — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur de la chambre de commerce.

L'usage des appareils et des hangars est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général du port, dont l'administration est seule juge.

Les quais sur lesquels ils sont installés restent affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils, engins ou abris qu'elle jugera convenable, sans que la chambre de commerce puisse élever aucune réclamation.

## TITRE II.

### EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

**Art. 3.** — Les engins et abris que la chambre de commerce est tenue dès maintenant d'établir sont les suivants :

1° Quatre grues roulantes à vapeur de la force de 1.500 kilogrammes ;

2° Un appareil à mâter pouvant servir au chargement et au déchargement des marchandises, de la force de 20.000 kilogrammes ;

3° Un gril de carénage de 55 mètres de longueur sur 12 mètres de largeur, avec des chaudières en nombre suffisant pour le chauffage du brai et du goudron ;

4° Des hangars, au nombre de trois, couvrant une superficie totale de 1.850 mètres carrés.

*Le reste comme au type* (*).

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 30 janvier 1896.

# (N° 60)

[8 janvier 1896]

*Décret relatif à la concession d'un réseau de tramways à la ville de Saumur.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — La ville de Saumur est autorisée à pourvoir à l'achèvement et à l'exploitation du réseau de tramways de Saumur et de sa banlieue, déclaré d'utilité publique par le décret du 9 janvier 1883, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

L'État fait abandon gratuit à la ville de Saumur des travaux déjà effectués sur l'ancienne ligne et des matériaux approvisionnés.

Art. 2. — Est reporté au 1er décembre 1897 le délai fixé par l'article 2 du décret précité du 9 janvier 1883 pour les expropriations nécessaires à l'exécution du réseau objet dudit décret.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 14 novembre 1895, entre le maire de Saumur, au nom de la ville, d'une part, et la compagnie française des voies ferrées économiques, d'autre part, pour la rétrocession du réseau de tramways de Saumur et sa banlieue.

Ledit traité restera annexé au présent décret.

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

1° M. le Dr Peton, maire de la ville de Saumur, agissant au nom et pour le compte de cette ville, en vertu d'une délibération du conseil municipal de Saumur, en date du 16 octobre 1894,

D'une part ;

2° La compagnie française des voies ferrées économiques, société anonyme au capital de 5 millions de francs, dont le siège est à Paris, 3, rue Lafayette, représentée au présent par M. Alfred Joubert, propriétaire, avenue de Messine, 4, à Paris, administrateur de la compa-

gnie, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été confiés par délibération du conseil d'administration en date du 26 octobre 1894,

D'autre part,

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Saumur, qui est en instance pour obtenir de l'Etat la concession d'un réseau de tramways, s'engage à rétrocéder à la compagnie française des voies ferrées économiques la concession dudit réseau de tramways à traction mécanique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises, comprenant les lignes suivantes :

1° De Saumur (gare d'Orléans) à Saint-Hilaire-Saint-Florent ;

2° De Saumur à Fontevrault.

Bien que la ville de Saumur soit officiellement demanderesse en concession, il incombera à la compagnie française des voies ferrées économiques de composer sans aucun retard les dossiers réglementaires et de se soumettre, aux lieu et place de la ville, à toutes les conditions exigées par les administrations compétentes pour obtenir toutes les autorisations nécessaires.

Art. 2. — Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

1° La compagnie française des voies ferrées économiques déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, aux décrets du 6 août 1881, du 20 mars 1882 et du 30 janvier 1894, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges ci-annexé, qui est établi d'accord entre les parties contractantes, suivant la forme du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881 (sauf les modifications apportées aux articles nos 12, 23 et 37, l'addition de l'article 36 *bis* et la suppression de l'article 38), conditions auxquelles la compagnie déclare expressément souscrire;

2° La compagnie française des voies ferrées économiques sera, en conséquence, assujettie envers la ville de Saumur à toutes les obligations imposées par ledit cahier des charges et la dégagera envers qui de droit de toute responsabilité pouvant résulter de la construction et de l'exploitation des lignes concédées ;

3° Par contre, la compagnie française des voies ferrées économiques sera substituée à la ville de Saumur dans tous les droits et avantages pouvant résulter de la concession accordée par l'Etat.

Art. 3. — La ville de Saumur abandonne gratuitement à la compagnie française des voies ferrées économiques les travaux déjà effectués et les matériaux approvisionnés, tels qu'elle les recevra de l'Etat, la compagnie restant chargée à ses frais de tous les travaux de réfection, de parachèvement et autres nécessaires à la mise en état de réception définitive des lignes.

Art. 4. — Dans le cas où la ville de Saumur accorderait de nouvelles concessions ou rétrocessions de lignes de tramways, la compagnie française des voies ferrées économiques aura, à conditions égales, un

droit de préférence pendant dix ans à partir de la date du décret homologuant les présentes conventions.

Un délai de trois mois lui sera accordé après notification pour formuler son acceptation ou son refus ; passé ce délai, elle serait déchue du droit de préférence.

Art. 5. — Après la troisième année d'exploitation, la compagnie devra, chaque année, prélever sur les recettes brutes (impôts déduits) une somme de 150 francs par kilomètre exploité, pour constituer un fonds de garantie de renouvellement tant de la voie que du matériel fixe et du matériel roulant.

Ces prélèvements annuels s'arrêteront quand ce fonds de garantie atteindra un total de 2.000 francs par kilomètre, et recommenceront si ce fonds vient à être entamé, pour s'arrêter quand ce fonds aura atteint de nouveau la somme de 2.000 francs par kilomètre.

Ce fonds de garantie sera déposé à la Banque de France ou dans un autre établissement de crédit, au nom de la ville, mais au profit de la compagnie. Ces prélèvements annuels seront, au fur et à mesure, employés en achats de titres ou valeurs au porteur, agréés à la fois par la ville et par la compagnie.

Les revenus de ces titres, valeurs et reliquats en espèces, seront touchés directement par la compagnie ; mais ces titres et valeurs ne pourront être réalisés et retirés en tout ou en partie que par la ville, sur le vu d'un arrêté préfectoral en spécifiant l'emploi et visant les dépenses à payer pour travaux et fournitures exécutés d'office pour le compte de la compagnie après mise en demeure restée infructueuse.

A la fin de la concession, ce qui restera sans emploi de ce fonds de garantie de renouvellement sera réalisé et retiré par la ville, qui le restituera à la Compagnie.

Art. 6. — La compagnie rétrocessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation des lignes que du matériel de provenance française et à n'avoir comme agents d'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 7. — La longueur des lignes sera fixée contradictoirement par un chainage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments des stations extrêmes, ou les aiguillages les plus éloignés, lorsqu'il n'y aura pas de bâtiments.

Art. 8. — Dans les six mois de la date du décret à intervenir approuvant le présent traité, la compagnie française des voies ferrées économiques devra constituer, dans la forme prévue par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880, une société anonyme spéciale aux tramways de Saumur et banlieue.

Cette société aura son siège à Saumur : elle devra être agréée par la ville.

Le rétrocessionnaire restera solidairement avec elle responsable envers la ville, sans distinction ni division, de tous les engagements pris.

Art. 9. — L'administration municipale de Saumur s'engage à faire, en ce qui la concerne, toutes les démarches et diligences nécessaires pour obtenir le décret approuvant le présent traité.

De son côté, la Compagnie rétrocessionnaire devra prendre toutes les mesures utiles et se pourvoir de toutes les autorisations nécessaires pour l'exécution du présent traité de rétrocession.

Art. 10. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations, au profit de la ville de Saumur, une somme de 1.000 francs par kilomètre concédé, en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les trois cinquièmes en seront rendus au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Les deux derniers cinquièmes ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 11. — La présente convention sera résiliée, sans indemnité de part ni d'autre, si, dans le délai d'une année, elle n'a pas été homologuée par un décret rendu après avis du conseil d'État.

Art. 12. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneneront lieu le cahier des charges susvisé et le présent traité seront supporté par la compagnie rétrocessionnaire.

Fait et signé en double exemplaire à Saumur, le 14 novembre 1895.

---

## CAHIER DES CHARGES.

---

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives ou par tout autre moteur mécanique qui serait agréé par le ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire.

Art. 2. — Ce réseau comprendra deux lignes : Saumur (gare d'Orléans) à Saint-Florent et Saumur à Fontevrault, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Gare du chemin de fer d'Orléans à Saint-Florent : la route nationale n° 138, sur une longueur de 2.238 mètres, et la route départementale n° 14 sur une longueur de 1.850 mètres ;

Art. 4. — Dans un délai de six mois à dater de la déclaration d'utilité publique, les rétrocessionnaires devront constituer une société anonyme.

La société qui sera ainsi formée se substituera aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auront contractés avec ce dernier.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — Pour l'exécution de la présente convention, MM. Médail et Lombard font élection de domicile à Pont-de-Beauvoisin (Savoie).

Art. 6. — Avant la signature de l'acte de concession, les concessionnaires déposeront à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 8.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872 ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre dixièmes en seront rendus aux concessionaires par dixième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Les six derniers dixièmes ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par MM. Médail et Lombard.

Fait en double original, à Chambéry, les an, jour et mois susdits.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives ou par tout autre moteur mécanique.

Art. 2. — La ligne s'étend de Saint-Béron (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Saint-Genix, sur la rive droite du Giers, qui sera le terminus de la ligne. Elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Le chemin d'intérêt commun n° 38 depuis la gare de Saint-Béron jusqu'à son croisement avec la route nationale n° 6 ;

2° La route nationale n° 6 depuis le croisement du chemin d'intérêt commun n° 38 jusqu'à l'embranchement de la route départementale n° 10 dans Pont-de-Beauvoisin ;

3° La route départementale n° 10 depuis son origine dans Pont-de-Beauvoisin jusqu'à Saint-Genix.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit en totalité livrée à l'exploitation dans le délai d'un an à partir de la même date.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 62)

[24 février 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramway entre la place de l'Église, à Pantin, et la route de Flandre.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction animale ou mécanique, destinée au transport des voyageurs, des bagages et, éventuellement, des messageries et petits colis, entre la place de l'Église de Pantin et la route de Flandre (route nationale n° 2).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Seine est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositons de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 15 janvier 1896.

Art. 3. — Sont approuvés :

1° La convention passée, le 10 mai 1895, entre le préfet de la Seine, au nom du département, et le maire de Pantin, au nom de la commune, et la société des tramvays de Paris et du département de la Seine, pour l'exploitation de la ligne.

Lesdites conventions, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION DE CONCESSION.

L'an 1895 et le 10 mai,

Entre M. Eugène-René Poubelle, agissant au nom du département de la Seine, en vertu de la délibération du conseil général de la Seine, en date du 29 décembre 1894, qui a accordé à la commune de Pantin la concession d'un tramway à traction de chevaux ou mécanique, à établir entre la place de l'Église et la route de Flandre à Pantin,

D'une part;

Et M. Joseph-Albert Pellat, maire de la commune de Pantin, agissant au nom de ladite commune en vertu d'une délibération du conseil municipal de Pantin, en date du 17 novembre 1893,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Le département de la Seine concède à la commune de Pantin, qui l'accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction de chevaux ou à traction mécanique, allant de la place de l'Église à la route de Flandre, et destiné au transport des voyageurs, bagages, messageries et petits colis, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

La ligne sera construite à voie de 1m,44 entre les bords intérieurs des rails.

Art. 2. — De son côté, la commune de Pantin s'engage à assurer la construction et l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, conformément au cahier des charges susmentionné.

Ce cahier des charges est, d'ailleurs, conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles, 10, 19, 23, 27, 29, 36, la suppression des articles 7, 24, 25, 26, 28, 30, 32 et 34.

Art. 3. — Le département n'accorde à l'entreprise ni subvention ni garantie d'intérêts.

Art. 4. — La commune de Pantin est autorisée à rétrocéder sa concession à la compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, dont le siège social est à Paris, rue de Londres, 19, qui lui sera substituée dans les conditions prévues par une convention spéciale jointe au cahier des charges susvisé.

Dont acte fait à Paris, le 10 mai 1895.

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre le maire de Pantin, agissant pour le compte de la commune, en vertu de la délibération du 17 novembre 1893, sous la réserve de l'approbation de la présente par le conseil général de la Seine et par le décret de concession,

D'une part;

Et la société des tramways de Paris et du département de la Seine, société anonyme au capital de 10 millions de francs, ayant son siège social à Paris, rue de Londres, 19, et dont les statuts ont été dressés par Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, le 7 février 1887.

Observation faite que la déclaration de souscription et de versement prescrite par l'article 1er de la loi du 24 juillet 1867 a été faite aux termes d'un acte reçu par Me Dufour et son collègue, notaires à Paris, le 1er mars 1887, et d'un autre acte du 2 décembre 1890, reçu par le même notaire, le tout conformément à la loi.

Ladite société, représentée par M. Edouard de Traz, président du conseil d'administration, demeurant à Paris, avenue de Villiers, 21, et M. Georges Favereaux, administrateur-délégué, demeurant à Paris, 52, quai de Billy, tous deux délégués à cet effet par délibération du conseil d'administration, en date du 26 décembre 1894, dont un extrait dûment certifié est demeuré annexé aux présentes,

D'autre part,

Il est convenu ce qui suit, pour valoir dans le cas où la ligne de tramway de la place de l'Eglise à la route de Flandre serait déclarée d'utilité publique, et où le conseil général du département de la Seine en approuverait la concession à la commune de Pantin, conformément au cahier des charges qui a été visé par les contractants :

Art. 1er. — La compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, après avoir pris connaissance du cahier des charges susvisé, offre à la commune de Pantin, qui accepte, d'être substituée aux droits et obligations de cette commune envers le département, pour l'exploitation de la ligne de tramway de la place de l'Eglise à la route de Flandre, pendant une durée de trente ans à partir du décret déclaratif d'utilité publique, sauf ce qui sera dit ci-après.

Il est bien entendu que la compagnie des tramways de Paris, ne se chargeant que de l'exploitation, recevra de la commune la voie ferrée et tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que barrières, clôtures, changements de voies, plaques tournantes, bureaux d'attente et de contrôle, qui pourraient être nécessaires à l'exploitation, l'entretien seul incombant à ladite compagnie des tramways.

Art. 2. — A l'expiration des trente années, la commune sera tenue de reprendre à dire d'experts les objets mobiliers servant à l'exploitation, tel que le matériel roulant, le mobilier des stations. Quant aux matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, la

commune ne pourra être obligée de reprendre que ceux nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

La valeur des objets repris sera payée à la compagnie des tramways dans les six mois qui suivront l'expiration de l'exploitation par la compagnie des tramways de Paris et la remise du matériel à la commune.

Cette reprise serait immédiatement obligatoire pour la commune, si le département venait à user de la faculté de rachat qu'il s'est réservée par l'article 19 du cahier des charges.

Art. 3. — Pendant son exploitation, la compagnie fera à ses frais l'entretien de la voie et du pavage, tel qu'il est défini à l'article 12 du cahier des charges, étant entendu qu'elle n'aura pas à fournir de pavés neufs, ces pavés neufs devant lui être remis gratuitement dans le cas où leur emploi serait nécessaire.

Art. 4. — La compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine s'engage à exploiter la ligne qui fait l'objet de la présente convention, tant qu'elle jouira de la concession actuelle de Pantin à la place de la République.

Dans le cas où elle viendrait à cesser d'avoir l'exploitation de cette dernière ligne, elle aurait la faculté de résilier la présente convention sans qu'il y ait lieu à une indemnité quelconque, et l'article 2 deviendrait immédiatement applicable.

La compagnie s'engage, en outre, à faire l'exploitation au mieux de la commodité et de la sûreté du public. En conséquence, elle devra apporter dans la construction de ses voitures et de son matériel tous les perfectionnements actuels, notamment le chauffage des voitures pendant l'hiver, et si, dans la suite, il est reconnu nécessaire d'apporter de nouvelles modifications, la compagnie s'entendra avec la commune.

D'autre part, la compagnie devra organiser, au prix réduit de 5 centimes, un premier départ qui assurera le transport des ouvriers se rendant à leur travail. La traction aura lieu par chevaux ou mécaniquement, à la volonté de la compagnie.

Art. 5. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours dans chaque sens est fixé à cinquante.

Art. 6. — La compagnie des tramways sera affranchie, pendant toute la durée de son exploitation, du payement de tous droits de stationnement de voitures et de bureaux.

Elle versera le cautionnement prévu à l'article 38 du cahier des charges. Ce cautionnement, qui sera déposé à la caisse des dépôts et consignations, lui sera remboursé par la commune à l'expiration du traité de rétrocession. Les intérêts en seront servis annuellement par la caisse des dépôts à la compagnie. La compagnie payera également les frais de contrôle de l'exploitation.

Art. 7. — Il est bien entendu que la totalité des taxes perçues appartiendra à la compagnie des tramways et que cette compagnie, ayant l'entretien des voies à sa charge, percevrait également seule les

droits de péage qui seraient dus pour emprunt desdites voies par d'autres compagnies.

Art. 8. -- Tous les frais de timbre et d'enregistrement auxquels pourront donner lieu, aussi bien la présente convention et le cahier des charges précité que ceux qui peuvent en être la conséquence, seront supportés par la commune de Pantin.

Fait double à Pantin et à Paris, le 15 décembre 1894.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs, de tous bagages et éventuellement, au cas où le conseil général l'autoriserait, des messageries ou petits colis.

La traction aura lieu par chevaux ou par moteurs mécaniques.

Art. 2. — La ligne ira de la place de l'Eglise, à Pantin, à la route nationale n° 2 (route de Flandre); elle aura son point terminus au lieu dit les Quatre-Chemins; elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Rue Victor-Hugo;

Route d'Aubervilliers (chemin de grande communication n° 13).

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai d'un mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de deux mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation trois mois après le commencement des travaux.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 63)

[24 février 1896]

*Arrêté portant organisation du contrôle des chemins de fer en Algérie.*

Le ministre des travaux publics,

Vu le décret du 30 mai 1895, portant règlement d'administra-

(*) Voir le type *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 3 mars 1896.

tion publique pour l'organisation du contrôle des chemins de fer, notamment l'article 19, ainsi conçu :

« Art. 19. — Le présent décret n'est pas applicable aux chemins de fer algériens, . . . . . .

. . . . . .

pour lesquels le ministre des travaux publics organise le contrôle par un arrêté spécial ; »

Vu la proposition du directeur des chemins de fer,

Arrête :

A. — ORGANISATION DU CONTRÔLE.

Art. 1er. — La direction du contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways en Algérie est confiée à un inspecteur général des ponts et chaussées ou des mines, en résidence à Paris.

L'inspection des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par l'État et celle des services de contrôle des études et travaux des chemins de fer exécutés par les compagnies sont confiées au directeur du contrôle de l'exploitation du réseau algérien.

Art. 2. — Le directeur du contrôle du réseau algérien siège dans les conseils, comités et commissions institués auprès du ministre des travaux publics dans les conditions résultant des textes organiques relatifs à ces conseils, comités et commissions.

Art. 3. — Un ingénieur en chef des ponts et chaussées ou des mines, en résidence à Paris, est adjoint au directeur du contrôle pour le remplacer dans la direction du service pendant ses tournées ou ses absences.

Art. 4. — Pour l'exercice de ses attributions, le directeur du contrôle peut prendre connaissance, par lui-même ou par les agents qu'il délègue à cet effet, des registres des délibérations, livres, journaux, écritures et correspondances des compagnies, ainsi que de tous les documents qu'il juge nécessaire pour constater l'état des services, la situation active et passive des compagnies et pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des recettes et des dépenses.

Le directeur du contrôle assiste à toutes les séances des assemblées générales des compagnies ou s'y fait représenter.

Art. 5. — La direction du contrôle comprend les services ci-après :

1° Contrôle de la voie et des bâtiments sur les lignes en exploitation ;

2° Contrôle de l'exploitation technique ;

3° Contrôle de l'exploitation commerciale ;

4° Inspection et contrôle des études et travaux des lignes nouvelles.

Art. 6. — Le contrôle de la voie et des bâtiments comprend : la surveillance des travaux neufs et des travaux d'entretien sur toutes les lignes en exploitation, la vérification de la comptabilité des services de la voie.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° Un ou plusieurs ingénieurs en chef des ponts et chaussées, chefs de service, résidant en Algérie ;

2° Des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et commis des ponts et chaussées ;

3° Des contrôleurs-comptables.

Art. 7. — Le contrôle de l'exploitation technique comprend la surveillance du matériel, de la traction, du mouvement, des ateliers, la vérification de la comptabilité de ces services et la surveillance de l'exécution des prescriptions réglementant le travail des agents.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° L'ingénieur en chef des mines en résidence en Algérie, chef de service ;

2° Des ingénieurs ordinaires et des contrôleurs des mines ou, à leur défaut, des ingénieurs ou des conducteurs des ponts et chaussées et des commis des ponts et chaussées ou des mines ;

3° Des contrôleurs-comptables ;

4° Un ou plusieurs contrôleurs du travail.

Art. 8. — Le contrôle de l'exploitation commerciale comprend l'étude des tarifs et de toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau et la vérification de la comptabilité des services ne rentrant pas dans les attributions des autres contrôles.

A ce service sont affectés, sous les ordres de l'inspecteur général :

1° Un contrôleur général de l'exploitation commerciale, chef de service, choisi conformément au décret du 30 mai 1895 ;

2° Des inspecteurs particuliers de l'exploitation commerciale ;

3° Des contrôleurs-comptables.

Art. 9. — Le contrôle des études et travaux des lignes nouvelles exécutées par chaque compagnie est confié à des ingénieurs

en chef des ponts et chaussées, chefs de service, dont chacun a sous ses ordres des ingénieurs ordinaires, des conducteurs et des commis des ponts et chaussées.

Art. 10. — Le contrôle de l'établissement et de l'exploitation des voies ferrées établies sur les quais des ports maritimes est confié, sous l'autorité du directeur du contrôle, au service chargé de ces ports.

Art. 11. — Des commissaires de surveillance administrative sont placés, dans les principales gares, sous l'autorité de tous les ingénieurs, contrôleur général et inspecteurs chargés des différents services.

Art. 12. — Les articles 13, 14, 15, 17 et 18 du décret du 30 mai 1895 sont applicables à l'Algérie.

B. — Attributions des fonctionnaires du contrôle.

Art. 13. — L'inspecteur général dirige et surveille toutes les parties du service.

Il est délégué, d'une façon permanente, par le ministre des travaux publics, pour statuer sur les affaires dont la nomenclature suit, lorsque la décision à intervenir ne comporte pas d'autorisation de dépenses :

*a*) Consignes pour les gares, les embranchements et la protection des chantiers, à l'exclusion de celles qui contiennent une dérogation aux règlements ;

*b*) Modifications aux tableaux de roulement des mécaniciens et des chauffeurs en cours de service en dehors des revisions annuelles de la marche des trains ;

*c*) Trains de reconnaissance et de réception sur les lignes en construction ;

*d*) Trains de ballast et trains de service sur les lignes en exploitation ;

*e*) Conservation des repères ;

*f*) Embranchements particuliers, approbation des projets, récolement des travaux et homologation des traités d'exploitation, sauf dans le cas où il y aurait désaccord entre la compagnie et les intéressés et dans le cas où l'affaire devrait être portée devant la commission mixte des travaux publics ;

*g*) Entretien et surveillance des barrières, clôtures, haies vives, fossés, talus et plantations ;

*h*) Vœux, plaintes et réclamations relatives à des installations secondaires dans les gares (écoulement des eaux, etc.), à l'excep-

tion de celles sur lesquelles les préfets sont consultés ou qui doivent être autorisées par les préfets ;

*i*) Prolongation accidentelle des délais de validité des billets d'aller et retour, de bains de mer et d'excursion régulièrement homologués ;

*j*) Exécution immédiate, par les compagnies, sous réserve des décisions ministérielles à intervenir, des travaux dont l'urgence est reconnue par le contrôle.

L'inspecteur général adresse, le 5 de chaque mois, au ministre, un état sommaire des décisions prises ou des adhésions données par lui dans le mois précédent.

Art. 14. — Abstraction faite de la construction des lignes neuves, la répartition normale des affaires entre les chefs de service s'effectue conformément au tableau annexé à l'arrêté ministériel du 26 octobre 1895 sur l'organisation du contrôle dans la métropole.

Toutefois, l'inspecteur général conserve la faculté de consulter tout chef de service du contrôle sur les affaires qui lui paraîtraient motiver l'intervention de ce dernier, quand même elles ne rentreraient pas dans ses attributions actuelles.

Art. 15. — L'inspecteur général donne au gouverneur général de l'Algérie son avis sur les affaires sur lesquelles ce haut fonctionnaire statue, par délégation du ministre des travaux publics, en exécution du décret du 19 mai 1882 (*), et reçoit communica-

---

(*) Décret du 19 mai 1882 (extrait). En ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt général :

*a*) Tarifs d'un caractère essentiellement temporaire, tels que tarifs pour trains de plaisir, trains spéciaux à l'occasion d'une fête locale, etc... ;

*b*) Plaintes inscrites sur les registres déposés *ad hoc* dans les gares ;

*c*) Traités de factage, de camionnage et de réexpédition ;

*d*) Modifications partielles à la marche des trains en cours de saison, le ministre se réservant de statuer sur les ordres de service généraux réglant la marche des trains ;

*e*) Réglementation des passages à niveau lorsqu'elle ne soulève pas de questions spéciales nécessitant l'intervention du comité de l'exploitation technique ;

*f*) Police des cours des gares ;

*g*) Vœux et réclamations des conseils généraux, des conseils municipaux, des diverses autorités civiles et militaires, ainsi que des particuliers sur les questions ci-dessus énumérées, en tant que ces réclamations ou vœux n'appellent pas explicitement l'intervention de l'administration de la métropole.

tion des décisions prises par M. le gouverneur général sur toutes ces affaires.

Art. 16. — Chacun des chefs de service de contrôle est chargé, en ce qui concerne son service, de la vérification des frais de déplacement et de tournée des fonctionnaires et agents placés sous ses ordres, ainsi que de l'envoi au préfet ou au gouverneur général des états qui s'y rapportent.

Les frais de repas et de découcher des commissaires de surveillance administrative sont réglés dans la même forme par les préfets, sur la proposition des chefs de service.

Toutefois, dans le cas où les maxima fixés par les instructions en vigueur seraient dépassés, les propositions devront être adressées au gouverneur général par l'intermédiaire de l'inspecteur général.

Art. 17. — Chaque chef de service prépare les feuilles signalétiques du personnel placé sous ses ordres et les propositions à faire en sa faveur, et les transmet à l'inspecteur général.

Celles qui concernent les commissaires de surveillance administrative sont arrêtées en conférence au premier degré par les ingénieurs et les inspecteurs, et au deuxième degré par les ingénieurs en chef et le contrôleur général ; ce dernier les transmet au directeur du contrôle.

Les propositions d'avancement en faveur des commissaires de surveillance administrative de 1re classe reconnus aptes à remplir les fonctions d'inspecteur particulier sont présentées par le contrôle commercial.

Art. 18. — L'ingénieur en chef et les ingénieurs ordinaires du contrôle de l'exploitation technique sont chargés des questions d'ordre général relatives aux caisses de retraite, de prévoyance, de secours, etc., et de toutes celles qui intéressent l'organisation du personnel des compagnies.

Art. 19. — Le contrôleur général de l'exploitation commerciale est chargé de la surveillance générale du service, de l'étude et de l'application des tarifs et des frais accessoires, des vœux et réclamations y relatifs ;

De toutes les questions économiques et commerciales intéressant le réseau, ou la concurrence des autres voies de transport ;

Des traités de répartition de trafic ;

De la police des gares et cours des gares, autorisation de vente de livres, journaux, comestibles ou objets divers, établissement et surveillance des buffets et autres industries dans les stations ;

Des questions de publicité ;

De délivrance et d'utilisation des permis de circulation, des bons de réduction et des billets de places.

Le contrôleur général traite et renvoie au gouverneur général ou au préfet les affaires de son service sur lesquelles ces magistrats sont appelés à statuer, aux termes de la loi du 15 juillet 1845, du décret du 19 mai 1882 et des règlements en vigueur.

Il donne son avis sur les règlements des compagnies dont les dispositions se rapportent à des questions de sa compétence.

Il constate le mouvement de la circulation, les dépenses et les recettes de l'exploitation et présente en fin d'exercice le rapport annuel sur la gestion financière et commerciale du réseau.

Il est chargé de la vérification de la comptabilité ne rentrant pas dans les attributions des autres services du contrôle; il donne son avis sur les émissions d'obligations et sur les questions de garanties d'intérêts et de partage des bénéfices avec l'État.

Il est saisi directement des propositions de tarifs présentées par les compagnies et transmet, avec son avis, les rapports des inspecteurs de l'exploitation commerciale, d'une part, au gouverneur général, et, d'autre part, au directeur du contrôle, qui adresse le dossier au ministre après y avoir joint ses observations.

Art. 20. — Les ingénieurs en chef des services des ports de mer sont consultés sur les tarifs commerciaux qui intéressent les transports à destination ou en provenance des ports dépendant de leur service. De même, les ingénieurs des mines chargés d'un arrondissement de service ordinaire sont consultés sur les tarifs qui intéressent le transport des produits miniers de leur région; l'inspecteur général provoque l'avis de ces divers fonctionnaires, qui sont résumés par le contrôleur général dans un rapport ou avis d'ensemble.

Art. 21. — Les chefs de service de contrôle traitent directement avec les chefs du service local des compagnies toutes les affaires qui n'exigent pas l'intervention personnelle de l'inspecteur général auprès du service central des compagnies.

Art. 22. — Les fonctionnaires et agents du contrôle doivent faire de fréquentes tournées et se conformer, pour leur exécution, aux règles suivantes, sous la surveillance de leurs chefs hiérarchiques.

L'inspecteur général inspecte, une fois au moins par an, les principales entreprises de travaux en cours d'exécution et les principales gares du réseau.

Il fait, à des dates indéterminées, des tournées pour vérifier

sur place le fonctionnement de l'exploitation du chemin de fer et le service des agents du contrôle.

Les ingénieurs en chef et le contrôleur général visitent, au moins une fois par an, les principales lignes et gares du réseau.

Les ingénieurs ordinaires et les inspecteurs de l'exploitation commerciale visitent au moins une fois par trimestre les lignes de quelque importance, et une fois au moins par semestre toutes les lignes de leur arrondissement.

Les conducteurs des ponts et chaussées et les contrôleurs des mines visitent au moins une fois par mois toutes les lignes de leur subdivision.

Les contrôleurs du travail doivent fréquemment accompagner les mécaniciens sur leurs machines et visiter, autant que possible, une fois par an, les dépôts et ateliers du réseau, ainsi que les dortoirs et réfectoires y attenant.

Les commissaires de surveillance administrative visitent toute leur circonscription une fois au moins par mois.

Art. 23. — Les contrôleurs-comptables sont répartis dans chacun des services du contrôle de la voie et des bâtiments, du contrôle de l'exploitation technique et du contrôle de l'exploitation commerciale, aussi bien dans les services centraux que dans les services locaux ; ils sont sous les ordres de chefs de service, qui les mettent au besoin à la disposition des ingénieurs et inspecteurs.

Un contrôleur-comptable est spécialement attaché à chacun des chefs de service.

Ils doivent vérifier sur place, et à l'improviste, dans les bureaux, la comptabilité de tous les services des compagnies, pour se rendre compte de la réalité, de l'utilité et de l'imputation exacte des dépenses et des recettes, et, surtout, toujours rapprocher le fait comptable de l'opération comptable à laquelle il a donné lieu.

Chaque mois, les contrôleurs-comptables se rendent dans l'un des bureaux de la compagnie placés sous leur surveillance. Ils examinent les livres ou pièces de dépenses ou de recettes, en vue de rechercher et de constater la nature et l'utilité des opérations faites dans le mois écoulé. Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui est transmis au ministre par le chef de service.

Ils sont chargés, sous la direction de leurs chefs hiérarchiques, de réunir et de tenir à jour les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la compagnie en vue d'assurer les services de construction, d'exploitation et de traction, soit dans les bureaux de l'administration centrale, soit dans les gares, les trains, les dépôts, les remises, les magasins, les ateliers, etc. ;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces différents services ;

3° Des règles et usages adoptés par la compagnie en matière de comptabilité.

Ils ont, en outre, pour mission :

De contrôler les inventaires de matériel de toute espèce, de renseigner leurs chefs hiérarchiques sur l'importance des travaux exécutés, de constater, au moyen d'épreuves sur les registres tenus par les agents de tous grades, si la comptabilité est régulièrement tenue, si l'imputation donnée par la compagnie aux recettes et dépenses en cours est conforme aux prévisions budgétaires et aux autorisations ministérielles;

De vérifier les estimations, décomptes et les renseignements statistiques fournis par la compagnie.

Des contrôleurs-comptables peuvent être mis à la disposition du ministre des finances.

Art. 24. — Les contrôleurs du travail sont envoyés par l'ingénieur en chef du contrôle de l'exploitation dans les diverses circonscriptions d'ingénieurs, au fur et à mesure des besoins.

Ils sont chargés de réunir et de tenir à jour tous les renseignements nécessaires pour se rendre compte :

1° De l'organisation adoptée par la compagnie afin d'assurer les services de la traction ;

2° De l'importance et des variations du personnel attaché à ces services.

Ils visitent les gares, les dépôts, les magasins, les remises, les ateliers de la compagnie, etc.

Ils doivent :

1° Constater si le service des agents est organisé et affiché dans les gares, stations et haltes, les cabines et postes d'aiguilleurs et les dépôts ;

2° Vérifier dans leurs tournées, en s'aidant des roulements, bulletins de traction, journaux des conducteurs de trains, registres des retards, si le travail des agents s'effectue conformément à l'organisation arrêtée et si la marche des trains est régulière.

Ils fournissent un relevé de leurs vérifications et signalent les

infractions aux prescriptions réglementaires sur le travail des agents des compagnies, comme sur toutes les questions pouvant intéresser particulièrement la sécurité des voyageurs et l'entretien du matériel roulant.

Ils en rendent compte dans un rapport ou procès-verbal qui constitue la base de l'instruction au premier degré.

Art. 25. — Les contrôleurs-comptables et les contrôleurs du travail reçoivent des indemnités de frais de repas, de découcher, de déplacement et de changement de résidence calculées d'après le taux des indemnités analogues allouées aux conducteurs des ponts et chaussées. Les commissaires de surveillance reçoivent, dans les mêmes conditions, des indemnités de frais de repas et de découcher.

Art. 26. — Le contrôleur général ne peut être maintenu en fonctions après soixante-cinq ans révolus.

Art. 27. — Sont rapportées toutes les dispositions des arrêtés, circulaires et instructions qui seraient contraires au présent arrêté.

ED. GUYOT-DESSAIGNE.

---

# (N° 64)

[7 mars 1896]

*Décret approuvant la substitution à M. Claret de la société anonyme « Compagnie du tramway électrique de Paris à Romainville » comme concessionnaire du tramway de la place de la République à Romainville.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Claret de la société anonyme dite « Compagnie du tramway électrique de Paris à Romainville », comme concessionnaire du tramway de la place de la République, à Paris, à Romainville, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 18 août 1893.

M. Claret demeurera solidairement responsable avec ladite société des engagements qu'il a contractés envers l'État.

Art. 2. — Il est interdit à la Compagnie du tramway électrique de Paris à Romainville, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

---

# (N° 65)

[12 mars 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Paris, de cinq nouvelles lignes de tramways et la modification d'une ligne existante.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique l'établissement, dans Paris, des cinq lignes de tramways ci-après :

Auteuil-Madeleine ;
Porte d'Orléans-Saint-Philippe-du-Roule ;
Porte-Maillot-Opéra ;
Vaugirard-Gare du Nord ;
Gare du Nord-Gare d'Orléans,

et la modification du tracé de la ligne Passy-Louvre, ainsi que son prolongement jusqu'à l'Hôtel de Ville.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 3. — Il sera pourvu à la construction et à l'exploitation des lignes mentionnées à l'article 1er par la ville de Paris, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 6 août 1881 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 4. — Est approuvé, sans préjudice des droits qui résulteraient pour la compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine et pour la compagnie générale parisienne de

tramways, des traités approuvés par les décrets ci-dessus visés, le traité passé, le 12 février 1896, entre le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, et la compagnie générale des omnibus, pour la rétrocession de l'entreprise dont il s'agit.

Ce traité, ainsi que les plans et le cahier des charges mentionnés à l'article 3 ci-dessus, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre le préfet de la Seine, agissant au nom de la ville de Paris,

D'une part ;

Et M. Cuvinot, président du conseil d'administration de la compagnie générale des omnibus de Paris, agissant au nom de cette compagnie, en vertu d'une délibération du conseil d'administration du 12 février 1896,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Paris rétrocède à la compagnie générale des omnibus, pour une période devant prendre fin au 31 mai 1910, l'établissement et l'exploitation des tramways ci-après :

Auteuil-Madeleine ;

Porte d'Orléans-Saint-Philippe-du-Roule ;

Porte Maillot-Opéra ;

Vaugirard-Gare du Nord ;

Gare du Nord-Gare d'Orléans.

Lesdites lignes étant définies au cahier des charges ci-joint, qui sera annexé au décret à intervenir, et se trouvant, d'ailleurs, soumises aux conditions des traités des 18 juin 1860 et 21 juillet 1877, passés entre la ville et la compagnie des omnibus.

Art. 2. — La compagnie des omnibus apportera à ses services actuels de tramways les modifications ci-après :

1° La ligne de Passy-Hôtel de Ville remplacera celle de Passy-Louvre. Elle passera par la chaussée de la Muette, les rues de Passy et Franklin, a place du Trocadéro, l'avenue du Trocadéro, la place de l'Alma, le quai de la Conférence, la place de la Concorde, les quais des Tuileries, du Louvre, de la Mégisserie, de Gesvres, la place de l'Hôtel-de-Ville, la rue Lobeau ;

2° La ligne de la place Pigalle à la station du Trocadéro remplacera la ligne provisoire actuelle place Pigalle-Trocadéro. Elle passera par les boulevards de Clichy, des Batignolles, de Courcelles, l'avenue de Wagram, la place de l'Etoile, l'avenue Kléber, la place du Trocadéro, l'avenue Henri-Martin ;

3° La ligne actuelle de la Muette à la rue Taitbout sera déviée par l'avenue Victor-Hugo, conformément au cahier des charges du 3 janvier 1878.

Art. 3. — Il est stipulé, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction du cahier des charges ont été modifiés ou supprimés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après, savoir :

Articles supprimés : 7, 8, 24, 25, 26, 28, 30, 32, 34, 37 et 38;

Articles modifiés : 4, 6, 10, 11, 12, 23, 27, 29, 31 et 36.

Art. 4. — Dans tous les points où les chaussées n'auront pas entre les trottoirs les largeurs prescrites par le cahier des charges, les tracés des trottoirs et des plantations seront remaniés, conformément aux prescriptions de l'administration, par les soins et aux frais de la compagnie.

Ce seront les ingénieurs municipaux qui exécuteront les travaux de démolition des chaussées, la fondation en béton, le pavage des chaussées et tous les autres travaux touchant à la voie publique en faisant les fournitures nécessaires ; ce seront les mêmes ingénieurs qui rétabliront et assureront les écoulements d'eau arrêtés, suspendus ou modifiés par les travaux ; ils rétabliront de même les voies de communication, publiques ou particulières, que les travaux obligeraient à modifier. Les dépenses de ces divers travaux seront soldées par la ville. Le montant des avances, majoré de 5 0/0 à titre de frais généraux, non compris les frais d'études qui seront supportés par la compagnie, sera recouvré au moyen d'états que le préfet rendra exécutoires. La compagnie pourra être invitée à constituer les provisions nécessaires. A ces travaux d'établissement seront assimilés, tant au point de vue de l'exécution que du payement des dépenses, les travaux de réfection générale ou de modification radicale du système des voies.

Art. 5. — Les travaux exécutés par la compagnie elle-même seront surveillés par la ville, à laquelle les projets d'exécution seront soumis; ils devront être exécutés avec la célérité et toutes les précautions convenables, de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers devront être éclairés et gardés la nuit.

La suveillance qu'exercera la ville aura uniquement pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des obligations qui lui incombent ; elle sera toute d'intérêt public, ne comportera aucune responsabilité et ne pourra faire naître aucune obligation quelconque à la charge de la ville.

Art. 6. — Avant de procéder à la réception définitive prévue à l'article 17 du règlement du 6 août 1881, la ville se réserve le droit de procéder à la réception provisoire des travaux exécutés par la Compagnie.

Art. 7. — La Compagnie générale des omnibus sera mise en possession de tous les éléments dont dispose l'administration au sujet des servitudes, conduites d'eau et de gaz, nivellements existants ou en projet, etc. ; moyennant quoi elle pourra s'assurer de la possibilité d'exécuter tous les travaux nécessaires à l'établissement du tramway.

En conséquence, après cette vérification faite par la compagnie,

l'administration ne pourra, dans quelque cas que ce soit, être rendue responsable des erreurs, imperfections ou lacunes dont les plans ou projets pourraient être entachés, ni des difficultés matérielles qui pourraient surgir dans l'exécution du tramway.

Art. 8. — La compagnie générale des omnibus sera tenue de déposer aux préfectures de police et de la Seine un plan détaillé de ces voies ferrées, telles qu'elles auront été exécutées.

Art. 9. — La compagnie devra entretenir, à ses frais et par ses soins, constamment en bon état les voies ferrées. L'entretien comprendra celui du pavage des entre-rails et entre-voies, ainsi que des zones de 70 centimètres, qui servent d'accotements extérieurs aux rails.

Cet entretien sera, du reste, assuré par la ville elle-même, moyennant le payement, par la compagnie, des redevances annuelles suivantes :

1° 2 fr. 35 par mètre courant de voie simple (les longueurs des voies étant comptées à partir des pointes d'aiguilles ;

2° 10 francs par appareil de bifurcation ou par traversée de voie simple ou double ;

3° 10 francs par plaque tournante (le pavage de la plaque même étant, d'ailleurs, entretenu par la compagnie).

Ces divers tarifs seront susceptibles d'être revisés aux mêmes époques que pour les lignes existantes. Les contributions résultant de leur application seront payées par trimestre et d'avance à partir de la mise en exploitation de chaque section de ligne, et versées à la caisse municipale.

Art. 10. — Les réparations des voies ferrées et, au besoin, leur reconstruction totale seront faites suivant les règles de l'art à première injonction des ingénieurs; elles seront effectuées avec toute la célérité et toutes les précautions convenables et conformément aux instructions desdits ingénieurs. Les chaussées devront être bloquées par les agents de la compagnie soigneusement et dans la même journée.

En cas de négligence, de retard ou de mauvaise exécution dans ces réparations, il y serait immédiatement pourvu aux frais de la compagnie, sans préjudice des poursuites qui pourraient être exercées contre elle pour contraventions au règlement et des dommages-intérêts dont elle pourrait être passible envers les tiers en cas de préjudices ou d'accidents. Le montant des avances faites sera recouvré par des états rendus exécutoires par le préfet.

Le pavage définitif sera exécuté sur les étendues jugées convenables par les ingénieurs. Les travaux seront faits par les soins du service municipal, les recouvrements correspondants étant opérés mensuellement sur la compagnie générale des omnibus, moyennant un prix à forfait de 1 fr. 2 par mètre carré de pavage en pierre remanié et au prix de revient majoré de 5 0/0 pour les autres revêtements. Ces bases sont susceptibles d'être revisées tous les trois ans.

Il est bien entendu que la compagnie devra, en dehors du forfait d'entretien annuel, payer les frais de raccordement, chaque fois que le

mauvais état de sa voie, constaté par les ingénieurs, aura nécessité des réparations ou réfections ; mais, d'un autre côté, si sur certains points le pavage et les rails ont tassé simultanément et qu'un relèvement général soit nécessaire, la compagnie pourra profiter du remaniement du pavage effectué à cette occasion pour relever ses rails sans avoir à supporter aucune dépense pour cet objet. Elle pourra de même profiter des relevés-à-bout et des remaniements de pavage exécutés par la ville pour réparer, redresser et même renouveler ses voies dans l'étendue atteinte par ces travaux.

Art. 11. — Les agents et cantonniers que la compagnie établira pour l'entretien et la police des voies ferrées pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux piqueurs et cantonniers des ponts et chaussées.

Le personnel sera assez nombreux et assez instruit pour qu'aucune partie du service ne reste en souffrance.

Art. 12. — En cas d'interruption des voies ferrées par suite des travaux exécutés sur la voie publique, la compagnie, après avoir été entendue, pourra être tenue de rétablir provisoirement les communications, soit en déplaçant momentanément ses voies, soit en les branchant l'une sur l'autre, soit en employant, à la traversée de l'obstacle, des voitures ordinaires qui puissent le tourner en suivant d'autres lignes.

Par contre, l'administration se réserve le droit de suspendre momentanément le service lorsque le passage serait rendu difficile :

1° Par des travaux, sur ou le long de la voie, aux tuyaux, canaux, conduites et autres ouvrages souterrains à construire ou à u cttre en place ;

2° Par un rassemblement considérable à l'occasion d'une fête, d'une revue, etc...

Lorsqu'il n'y aura pas urgence, la compagnie générale des omnibus devra être prévenue de l'interruption au moins trois jours à l'avance.

En cas d'urgence, dont elle sera seule juge et sans recours contre elle, l'administration peut interdire immédiatement la circulation.

Art. 13. — Dans le cas où la compagnie des omnibus viendrait à être déclarée déchue par application du traité du 18 juin 1860 visé à l'article 1er ci-dessus, la présente convention serait résiliée de plein droit, et il serait fait application à ladite compagnie des dispositions relatives à la déchéance, prévues par les articles 20 et 22 du cahier des charges spécial visé à l'article 1er ci-dessus.

Art. 14. — La compagnie sera tenue de transporter gratuitement tous les fonctionnaires et agents municipaux qui lui seront désignés par le préfet.

Art. 15. — En exécution du paragraphe 2 de l'article 34 de la loi du 11 juin 1880, il est expressément stipulé que le concessionnaire sera tenu de payer à la ville de Paris, savoir :

1° Les redevances pour établissement de bureaux sur la voie publique qui auraient été mises en vigueur en vertu de l'article 31, n° 7, de la loi du 18 juillet 1837 et des articles 17 de la loi du 24 juillet 1867 et

98 de celle du 5 avril 1884 avant la date de l'approbation de la présente, comme aussi les redevances de même nature qui, par application des mêmes lois, pourraient être instituées après ladite date et jusqu'à la fin de la concession pour tous les nouveaux bureaux que le concessionnaire viendrait à établir sur la voie publique ;

2° Et un droit de stationnement qui sera calculé sur les bases établies par le traité du 18 juin 1860.

Art. 16. — La somme que la compagnie rétrocessionnaire doit verser chaque année, à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais de contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 75 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu exceptionnellement le 1er du mois qui suivra celui où aura été rendu le décret de concession; il s'appliquera non plus à une année entière, mais seulement à la partie de celle où aura été rendu le décret qui restera à courir à compter de la date du premier versement. La quotité de ce versement devra être réduite en conséquence.

Art. 17. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 25.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, ou en obligations de la ville de Paris ou du département de la Seine, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus à la compagnie par cinquième, et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 18. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition, d'imprimés et autres du cahier des charges de la concession, ainsi que de la présente convention, seront supportés par la compagnie générale des omnibus, qui devra les payer sur des états arrêtés par le préfet de la Seine.

Paris, le 12 février 1896.

---

| LIGNES ENTIÈRES | SECTIONS CONCÉDÉES | TRACÉ |
|---|---|---|
| Auteuil — Madeleine. | Marché d'Auteuil à la chaussée de la Muette.....<br>Rue Franklin.....<br>De la rue de Sèze au terminus.....<br>Raccordement chaussée de la Muette. | De la gare d'Auteuil (porte d'Auteuil) à la place de la Madeleine (face nord de l'église, près du boulevard Malesherbes), en passant par les rues d'Auteuil, Lafontaine, Mozart, la chaussée de la Muette, les rues de Passy, Franklin, Trocadéro, l'avenue Kléber, la place de l'Etoile, l'avenue Friedland, le boulevard Haussmann, la rue Tronchet. |
| Porte-d'Orléans - St-Philippe-du-Roule. | Avenue du Maine..<br>Rue de Sèvres à l'avenue de Tourville.....<br>Prolongement des voies de l'avenue d'Antin jusqu'à la rue de la Boëtie.. | De la porte d'Orléans à Saint-Philippe-du-Roule (rue de la Boëtie), en passant par les avenues d'Orléans, du Maine, le boulevard Montparnasse, la rue de Sèvres, l'avenue de Saxe, la place et l'avenue de Breteuil, les avenues Duquesne, de la Motte-Piquet, boulevard de la Tour-Maubourg, pont des Invalides, avenue d'Antin. |
| Porte-Maillot-Opéra. | Raccordement à la place de l'Etoile.. | De la Porte-Maillot à l'Opéra (boulevard Haussmann, rue Taitbout) en passant par l'avenue de la Grande-Armée, l'avenue Friedland, le boulevard Haussmann. |
| Vaugirard-Gare du Nord..... | Boulevard de Vaugirard (dépôt de la compagnie des omnibus) au boulevard Montparnasse.<br>Du boulevard Magenta (place de Valenciennes) au terminus..... | Du boulevard de Vaugirard (dépôt de la compagnie des omnibus) à la gare du Nord (place de Roubaix), en passant par le boulevard de Vaugirard, la place du Maine, la rue de l'Arrivée, la rue de Rennes, le boulevard Saint-Germain, le boulevard et la place Saint-Michel, le boulevard du Palais, le pont au Change, la place du Châtelet, le boulevard Sébastopol, le boulevard de Strasbourg, la rue de Strasbourg, les boulevards Magenta et de Denain. |
| Après l'ouverture de la rue Danton et du boulevard Saint-André, la ligne suivra ces deux voies et arrivera à la place Saint-Michel par la place Saint-André. | | |
| Gare du Nord-Gare d'Orléans. | Raccordement avec les lignes existantes.....<br>Place de la République.....<br>Place de la Bastille.<br>Place Walhubert... | De la gare du Nord (place de Roubaix) à la gare d'Orléans (place Walhubert), en passant par la place de Roubaix), les boulevards de Denain, de Magenta, la rue et le boulevard de Strasbourg, le boulevard Magenta, la place de la République, les boulevards du Temple, des Filles-du-Calvaire, Beaumarchais, la place de la Bastille, la rue de Lyon, le boulevard Diderot, la place Mazas, le pont d'Austerlitz, la place Walhubert. |
| Les lignes seront, en principe, partout établies à double voie. Dans les cas où la largeur de la voie publique ne le permettrait pas, les lignes pourront être installées en voie unique, mais avec des garages établis de distance en distance aux points fixés par l'administration. | | |

CAHIER DES CHARGES.

—

TITRE PREMIER.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les lignes de tramway qui font l'objet du présent cahier des charges sont destinées au transport des voyageurs, de leurs bagages et éventuellement au transport des messageries ou petits colis.

La traction aura lieu par chevaux. Cependant, à toute époque de la concession, le ministre des travaux publics pourra, le concessionnaire entendu, et après enquête, lui prescrire de substituer, sur certaines de ses lignes ou tronçons de lignes, ou même sur leur ensemble, la traction mécanique à la traction par chevaux. La décision ministérielle déterminera le type du ou des moteurs à employer.

Art. 2. — Les sections concédées sont énumérées dans la colonne 2 du tableau ci-dessus (page 227).

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation six mois après le commencement des travaux.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 66)

[14 mars 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un tramway électrique entre Espaly et Brives-Charensac (Haute-Loire).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Loire, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction

(*) Voir le type, *Ann.* 1892, page 292, et *Journal officiel* du 14 mars 1896.

électrique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises, entre Espaly et Brives-Charensac, par le Puy, comportant les deux lignes ci-après :

*Ligne n° 1.* — De la mairie d'Espaly-Saint-Marcel à l'extrémité du pont sur la Loire, dans le village de Brives-Charensac ;

*Ligne n° 2.* — De la place Cadelade (au Puy) à la cour de la gare de la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville du Puy est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 4 octobre 1895, entre le maire de la ville du Puy, au nom de ladite ville, et M. Pierre Farigoule, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Art. 1er. — La ville du Puy (qui est en instance pour obtenir la concession, pendant quarante-cinq ans, d'un réseau de tramways électriques allant de la mairie d'Espaly-Saint-Marcel à l'extrémité du pont sur la Loire au village de Brives, en passant par le Puy et le pont de la Renaissance, avec embranchement sur la gare Paris-Lyon-Méditerranée) s'engage à rétrocéder à M. Pierre Farigoule, domicilié au Puy, rue Pannessac, n° 44, l'établissement et l'exploitation du réseau susindiqué, conformément au cahier des charges de la concession, visé par les parties et annexé au présent traité.

Cette rétrocession (qui n'aura d'effet qu'à partir du jour où aura été rendu le décret de concession approuvant le présent traité) est faite aux conditions suivantes.

Art. 2. — M. Pierre Farigoule sera assujetti, envers la ville, à toutes les obligations qui seront imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'il sera subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Art. 3. — La ville du Puy s'engage à n'autoriser l'exploitation d'aucune

autre voie ferrée sur tout le parcours du réseau de tramways qui reliera la mairie d'Espaly-Saint-Marcel à l'extrémité du pont sur la Loire au village de Brives en passant par l'avenue d'Espaly, le boulevard d'Espaly, le boulevard Saint-Louis, la place du Breuil, la rue Saint-Haon, le boulevard Saint-Jean, la place Cadelade, le faubourg Saint-jean, la route nationale n° 88 de Lyon à Toulouse.

Art. 4. — L'ensemble du réseau de tramways, à part l'avenue de la gare, n'empruntant que des routes nationales ou des chemins de grande communication sur tout son parcours, il est convenu que le rétrocessionnaire ne sera tenu à aucune redevance envers la ville pour droits de stationnement. Toutefois, le rétrocessionnaire garantira la ville contre toutes les actions que l'État, le département ou les tiers pourraient avoir à lui intenter relativement à la concession, tant pour l'exécution des travaux que pour l'exploitation.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire devra faire profiter le réseau concédé des perfectionnements notables qui pourraient être adoptés dans la suite par la majorité des sociétés concessionnaires de tramways dans des villes d'une population égale à celle du Puy.

Art. 6. — M. Farigoule s'engage à constituer, dans les six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, une société anonyme, qui lui sera substituée conformément aux dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 7. — La somme que le rétrocessionnaire doit verser chaque année à la date du décret de concession, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu dans le mois du décret de concession à la caisse du trésorier-payeur général de la Haute-Loire.

Art. 8. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 3.500 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 9. — Le cahier des charges mentionné à l'article 2 du présent traité de rétrocession est, d'ailleurs, conforme au cahier des charges type arrêté par l'administration, sauf en ce qui concerne les stipulations des articles 32, 34, 37 et 38, qui sont supprimés, et celles des articles 23 et 30, qui ont été adaptées à l'importance du tramway.

Art. 10 — Les frais de toutes sortes auxquels peuvent donner lieu la demande en concession et l'établissement des actes définitifs, ainsi

que l'enregistrement des présentes, seront supportés par M. Farigoule.

Fait double au Puy, le 4 octobre 1895.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par l'électricité.

Art. 2. — Le réseau comprendra les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1re ligne. — *De la mairie de la commune d'Espaly-Saint-Marcel à l'extrémité du pont sur la Loire, au village de Brives.*

Commune d'Espaly-Saint-Marcel. — Avenue d'Espaly, ou chemin de grande communication n° 101 du Puy à Langeac, entre les bornes 0km,800 et 0 kilomètre

Commune du Puy. — Boulevard d'Espaly, ou chemin de grande communication n° 2 du Puy à Saint-Flour, entre les bornes 0km,360 et 0 kilomètre, boulevard Saint-Louis, place du Breuil, rue Saint-Haon, ou route nationale n° 102 de Viviers à Clermont, entre les bornes 13km,860 et 13km,200 ; boulevard Saint-Jean, place Cadelade, faubourg Saint-Jean, ou route nationale n° 88 de Lyon à Toulouse, entre les bornes 62km,800 et 62km,100.

Communes du Puy, de Chadrac, de Brives-Charensac, ou route nationale n° 88 de Lyon à Toulouse, entre les bornes 62km,100 et 58km,300.

2e ligne. — *De la place Cadelade, au Puy, à la cour de la gare du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerrannée.*

Commune du Puy. — Avenue de la Gare, sur une longueur de 630 mètres.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que le réseau entier soit livré à l'exploitation dans un délai de deux années après la date dudit décret.

*Le reste comme au type* (*).

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 20 mars 1896.

# (N° 67)

[18 mars 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le canton Sud-Est et aux abords de la ville de Saint-Étienne.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le canton sud-est et aux abords de la ville de Saint-Étienne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways, à traction électrique, destiné au transport des voyageurs et des marchandises, et comprenant les lignes suivantes :

1° Ligne de la place Dorian au Rond-Point;

2° Ligne de Châteaucreux à la Rivière, avec embranchement sur Bellevue;

3° Ligne de la place Dorian à la Badouillère;

4° Embranchement industriel de Bérard;

5° Embranchement industriel de Villebœuf;

6° Embranchement industriel de la Brasserie nationale.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Loire est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — Sont approuvées :

1° La convention passée, le 25 octobre 1895, entre le préfet de la Loire, au nom du département, et le maire de Saint-Étienne, au nom de la ville, pour la concession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention;

2° La convention passée, le 25 octobre 1895, entre le maire de Saint-Étienne, au nom de la ville, et MM. Grammont et Faye, pour la rétrocession de l'entreprise.

Lesdites conventions, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

## CONVENTION

### ENTRE LE DÉPARTEMENT ET LA VILLE DE SAINT-ÉTIENNE.

L'an 1895, le 25 octobre,

Entre les soussignés :

M. Cohn, préfet du département de la Loire, commandeur de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les tramways ;

3° Des délibérations du conseil général, en date des 4 avril et 10 décembre 1894,

D'une part ;

Et M. Chavanon, maire de la ville de Saint-Étienne, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom de ladite ville, conformément aux délibérations du conseil municipal en date des 5 décembre 1893, 22 mars et 12 octobre 1894,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet de la Loire, au nom du département, concède à la ville de Saint-Étienne, représentée par M. Chavanon, son maire, qui accepte, avec faculté de rétrocession, en faveur de MM. Grammont et Faye, demeurant à Saint-Étienne, place de l'Hôtel-de-Ville, n° 8, la construction et l'exploitation d'un réseau de lignes de tramways à traction électrique, dans le canton sud-est et aux abords de la ville, ci-après désignées :

#### 1° *Ligne de la place Dorian au Rond-Point.*

Cette ligne partira de la place Dorian, suivra la rue du Grand-Moulin, le place du Peuple contournée à l'est, la rue Michelet jusqu'à la rue des Creuses (bifurcation de la ligne de la Badouillère), la rue des Creuses, la rue Badouillère jusqu'à la place Villebœuf. Elle suivra ensuite la partie du cours Fauriel classée comme chemin de grande communication n° 12 sur 860 mètres, puis la deuxième partie de ce cours dans sa partie non classée, jusqu'au Rond-Point.

Elle aura une longueur approximative de 2.864 mètres.

#### 2° *Ligne de Châteaucreux à la Rivière, avec embranchement sur Bellevue.*

*A.* Ligne de Châteaucreux à la Rivière. — Cette ligne partira de la cour de la gare de Châteaucreux, suivra la première partie de l'avenue

Denfert-Rochereau dans sa partie non classée, la deuxième partie de cette avenue classée comme route départementale n° 11 sur 150 mètres, l'avenue Grüner, la rue Fontainebleau, la grande rue de l'Heurton, la place Chavanelle, la rue Dubois, la place de la Charité, la grande rue Saint-Roch, le chemin vicinal ordinaire n° 16 des Grandes-Molières et la rue de la Rivière.

Elle aura une longueur approximative de 3.675 mètres.

*B*. Embranchement sur Bellevue. — Cet embranchement partira de la grande rue Saint-Roch et suivra la rue des Passementiers.

Il aura une longueur approximative de 610 mètres.

3° *Ligne de la place Dorian à la Badouillère.*

Cette ligne empruntera la ligne de la place Dorian au Rond-Point dans sa partie comprise entre la place Dorian et la rue des Creuses, et suivra la rue Michelet jusqu'à la place Badouillère.

Elle aura une longueur approximative de 1$^{km}$,11.

4° *Embranchement industriel de Bérard.*

Cet embranchement partira de la rue Fontainebleau et suivra la rue de la Montat.

Il aura une longueur approximative de 470 mètres.

5° *Embranchement industriel de Villebœuf.*

Cet embranchement partira de la grande rue de l'Heurton, suivra le cours de l'Hôpital jusqu'à la mine de Villebœuf.

Il aura une longueur approximative de 360 mètres.

6° *Embranchement industriel de la Brasserie nationale.*

Cet embranchement partira du Rond-Point et empruntera le chemin vicinal ordinaire n° 8 pour pénétrer dans la Brasserie.

Il aura une longueur approximative de 150 mètres.

Art. 2. — La concession dont il s'agit à l'article précédent, qui ne deviendra définitive qu'à la suite du décret déclaratif d'utilité publique, prévu à l'article 29 de la loi du 11 juin 1880, est faite aux conditions suivantes.

Art. 3. — M. le maire de la ville de Saint-Étienne s'engage à exécuter et exploiter les lignes conformément au cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 4. — La concession dont il s'agit sera révoquée de plein droit si, dans un délai de deux ans à partir de la date de la présente convention, le décret déclaratif d'utilité publique n'est pas intervenu.

Art. 5. — La concession est faite sans subvention ni garantie d'intérêt d'aucune sorte.

Art. 6. — Le cahier des charges servant de base au présent traité

porte modification ou dérogation aux articles 3, 6, 7, 8, 10, 11, 15, 23, 24, 26, 30, 36 et 38 du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881.

Fait en double à Saint-Étienne, les jour, mois et an que ci-dessus.

## CONVENTION

### ENTRE LA VILLE DE SAINT-ÉTIENNE ET MM. GRAMMONT ET FAYE, RÉTROCESSIONNAIRES

Entre les soussignés :

M. Chavanon, maire de la ville de Saint-Étienne, agissant en cette qualité et en vertu des délibérations du conseil municipal des 5 décembre 1893, 22 mars 1894 et 12 octobre 1894,

D'une part ;

Et MM. Grammont et Faye, demeurant à Saint-Étienne, place de l'Hôtel-de-Ville, n° 8,

D'autre part :

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le maire de la ville de Saint-Étienne rétrocède à MM. Grammont et Faye, qui acceptent, la construction et l'exploitation d'un réseau de lignes de tramways dans le canton sud-est et abords de la ville de Saint-Étienne, ci-après désignées :

1° *Ligne de la place Dorian au Rond-Point.*

Cette ligne partira de la place Dorian, suivra la rue du Grand-Moulin, la place du Peuple contournée à l'est, la rue Michelet jusqu'à la rue des Creuses (bifurcation de la ligne de la Badouillère), la rue des Creuses, la rue Badouillère jusqu'à la place Villebœuf. Elle suivra ensuite la partie du cours Fauriel classée comme chemin de grande communication n° 12 sur 860 mètres, puis la deuxième partie de ce cours dans sa partie non classée jusqu'au Rond-Point.

Elle aura une longueur approximative de 2km,864.

2° *Ligne de Châteaucreux à la Rivière avec embranchement sur Bellevue.*

A. Ligne de Châteaucreux à la Rivière. — Cette ligne partira de la cour de la gare de Châteaucreux, suivra la première partie de l'avenue Denfert-Rochereau dans sa partie non classée, la deuxième partie de cette avenue classée comme route départementale n° 11 sur 150 mètres, l'avenue Grüner, la rue Fontainebleau, la grande rue de l'Heurton, la place Chavanelle, la rue Dubois, la place de la Charité, la grande rue Saint-Roch, le chemin vicinal ordinaire n° 16 des Grandes-Molières et la rue de la Rivière.

Elle aura une longueur approximative de 3km,675.

*B*. Embranchement sur Bellevue. — Cet embranchement partira de la grande rue Saint-Roch et suivra la rue des Passementiers.

Il aura une longueur approximative de 610 mètres.

3° *Ligne de la place Dorian à la Badouillère.*

Cette ligne empruntera la ligne de la place Dorian au Rond-Point, dans sa partie comprise entre la place Dorian et la rue des Creuses, et suivra la rue Michelet jusqu'à la place Badouillère.

Elle aura une longueur approximative de 1$^{km}$,011.

4° *Embranchement industriel de Bérard.*

Cet embranchement partira de la rue Fontainebleau et suivra la rue de la Montat.

Il aura une longueur approximative de 470 mètres.

5° *Embranchement industriel de Villebœuf.*

Cet embranchement partira de la grande rue de l'Heurton, suivra le cours de l'Hôpital jusqu'à la mine de Villebœuf.

Il aura une longueur approximative de 360 mètres.

6° *Embranchement industriel de la Brasserie nationale.*

Cet embranchement partira du Rond-Point et empruntera le chemin vicinal ordinaire n° 8, pour pénétrer dans la Brasserie.

Il aura une longueur approximative de 150 mètres.

Art. 2. — La rétrocession définie à l'article précédent n'aura d'effet qu'après la déclaration d'utilité publique prévue à l'article 29 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 3. — MM. Grammont et Faye seront subrogés à la ville pour toutes les obligations à elle imposées par le département dans la convention signée le 25 octobre 1895 entre le préfet de la Loire et le maire de Saint-Étienne, et dans le cahier des charges annexé à ladite convention.

Ils bénéficieront de même de tous les avantages stipulés dans lesdits convention et cahier des charges. Ils seront, en outre, soumis aux clauses spéciales ci-après.

Art. 4. — MM. Grammont et Faye payeront annuellement et d'avance à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance calculée à raison de 200 francs par voiture en service ou en réserve dans les dépôts

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de concession, les rétrocessionnaires déposeront à la caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les deux cinquièmes de cette somme, soit 20.000 francs seront rendus aux rétrocessionnaires à la fin des travaux.

Les trois cinquièmes ne seront remboursés qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — Dans le cas où il sera nécessaire d'élargir les chaussées des rues pour l'établissement des voies ferrées, MM. Grammont et Faye devront supporter intégralement les frais de pavage ou d'empierrement supplémentaire des chaussées, de pose et dépose des bordures des trottoirs, de réfection des dallages, de déplacement et de replacement de lanternes à gaz, des bouches d'égout et d'eau, des bornes-fontaines et les pans coupés.

Ces travaux seront exécutés dans les mêmes conditions que ceux exécutés par les entrepreneurs de la ville.

ÉTABLISSEMENT DE LA VOIE.

Art. 7. — La voie sur le cours Fauriel sera maintenue sur le côté de la chaussée. Elle sera encadrée dans un pavage de 2 mètres de largeur, formé en pavés d'échantillon.

Dans la rue Fontainebleau, si la pose de la voie peut coïncider avec les travaux d'abaissement et de pavage projetés, les rétrocessionnaires payeront les frais de pavage pour la longueur de la voie, sur 2 mètres de largeur. Si la chaussée est établie avant les travaux de pose des voies il en sera de cette rue comme pour les autres voies, et comme il est dit ci-après :

Dans toutes les rues à occuper qui sont pavées en cailloux roulés étêtés ou en pavés dits de caisse, les rétrocessionnaires remplaceront à leurs frais ces matériaux par des pavés de demi-échantillon ; les vieux matériaux resteront leur propriété.

Les appareils d'aiguillage placés dans une fosse pourront être reliés à l'égout par une communication, pour l'écoulement des eaux qui pourraient nuire au fonctionnement des appareils.

Si, après la pose des voies sur les chaussées actuelles, l'administration municipale décidait de modifier le profil de la rue pour en abaisser ou exhausser certaines parties en exécution des plans d'alignement et de nivellement dûment approuvés, les rétrocessionnaires devront opérer à leurs frais le remaniement de leurs voies, sans répétition contre la ville.

En cas de construction ou de reconstruction d'égouts sous les voies de la concession, il ne sera dû aucune indemnité pour les chômages de l'exploitation, qui seront décidés par simple arrêté du maire.

Les tassements et dommages que pourra subir la voie, par suite des travaux exécutés, seront aussi aux frais des rétrocessionnaires.

Art. 8. — La ville se réserve d'accorder toutes autres concessions de tramways sur les rues non occupées par le réseau des rétrocessionnaires ; néanmoins, ces derniers seront appelés à soumissionner dans

le cas où les nouvelles voies pourraient utilement se souder à leur réseau.

La ville se réserve aussi d'accorder, même dans les rues occupées par les rétrocessionnaires, toutes concessions d'omnibus ou voitures publiques.

TRACTION.

Art. 9. — La traction aura lieu par l'électricité et se fera par voiture unique ; on ne pourra atteler ensemble deux voitures, quel que soit le système d'attache. Toutes les voitures seront munies de chasse-corps.

DISPOSITIONS DIVERSES.

Art. 10. — Les voies pourront être occupées par le service de la voirie, pendant la nuit, pour opérer l'enlèvement des cendres et neiges, sans que la ville ait aucune indemnité à payer aux rétrocessionnaires ; les véhicules seront fournis par la ville.

La ville n'aura à payer aucune indemnité aux rétrocessionnaires pour l'usure et l'entretien de la zone pavée à la charge de celui-ci et pour sa réfection à neuf quand elle sera reconnue nécessaire par le service de la voirie.

En ce qui concerne les contraventions de voirie, les rétrocessionnaires seront traités comme tout autre particulier, c'est-à-dire sans qu'il soit besoin d'actes extrajudiciaires.

S'il y a lieu de placer des chalets d'attente de voyageurs sur des places publiques ou des délaissés communaux, la location de l'emplacement sera payée sur le taux, par mètre carré, que fixera ultérieurement le conseil municipal, mais qui ne dépassera pas le taux de location des occupations similaires; chaque chalet sera orné d'une horloge à cadre extérieur, indiquant constamment l'heure de l'hôtel de ville.

L'établissement, l'entretien et le balayage du trottoir autour de ces chalets seront à la charge des rétrocessionnaires.

Les employés et piqueurs du service de la voirie municipale, les employés de l'octroi et de la police recevront une carte de circulation sur simple demande du maire adressée aux rétrocessionnaires.

Art. 11. — Les pompiers et le matériel d'incendie seront de droit transportés gratuitement.

Art. 12. — Toutes les notifications et mises en demeure qu'il pourrait y avoir lieu d'adresser aux rétrocessionnaires pour l'exécution des travaux ou l'observation de leurs obligations seront faites dans la forme administrative.

Art. 13. — La construction et l'exploitation du réseau seront faites aux risques et périls des rétrocessionnaires sans subvention ou garantie d'intérêt d'un revenu minimum quelconque.

Art. 14. — MM. Grammont et Faye s'engagent à constituer, dans un délai de six mois à dater du décret déclaratif d'utilité publique, une

société anonyme qui leur sera substituée après accomplissement des formalités prévues par l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Après que cette substitution aura été autorisée, cette société aura seule qualité pour signer les projets et tous actes relatifs à la construction et à l'exploitation du réseau concédé ; elle sera, par suite, tenue d'exécuter de la façon la plus complète les conditions imposées par le cahier des charges, la présente convention de rétrocession, le traité de concession du département à la ville et le décret d'autorisation.

Art. 15. — Le cahier des charges servant de base au présent traité porte modification ou dérogation aux articles 3, 6, 7, 8, 10, 11, 15, 23, 24, 26, 30, 36 et 38 du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881.

Art. 16. — Tous les frais et droits auxquels pourrait donner lieu la présente rétrocession seront à la charge de MM. Grammont et Faye.

Fait en double, à Saint-Étienne, le 25 octobre 1895.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et marchandises par grande et petite vitesse.

La traction aura lieu par l'électricité, au moyen de câbles suspendus à des poteaux placés sur les trottoirs ou à des consoles murales ou des haubans fixés aux maisons.

Le retour du courant aura lieu par les rails connectés entre eux au moyen de fils de cuivre La résistance des rails sera atténuée par des câbles posés en terre, et tout le réseau métallique sera relié au pôle négatif par des machines-dynamos.

Art. 2. — Ce réseau comprend les lignes suivantes et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° *Ligne de la place Dorian au Rond-Point.*

Cette ligne partira de la place Dorian, suivra la rue du Grand-Moulin, place du Peuple contournée à l'est, la rue Michelet jusqu'à la rue des Creuses (bifurcation de la ligne de la Badouillère), la rue des Creuses, la rue Badouillère jusqu'à la place Villebœuf. Elle suivra ensuite la partie du cours Fauriel classée comme chemin de grande communication n° 12 sur 860 mètres, puis la deuxième partie de ce cours dans sa partie non classée jusqu'au Rond-Point.

Elle aura une longueur approximative de 2km,864.

2° *Ligne de Châteaucreux à la Rivière avec embranchement sur Bellevue.*

*A.* Ligne de Châteaucreux à la Rivière. — Cette ligne partira de la cour de la gare de Châteaucreux, suivra la première partie de l'avenue Denfert-Rochereau dans sa partie non classée, la deuxième partie de cette avenue classée comme route départementale n° 11 sur 150 mètres, l'avenue Grüner, la rue Fontainebleau, la grande rue de l'Heurton, la place Chavanelle, la rue Dubois, la place de la Charité, la grande rue Saint-Roch, le chemin vicinal ordinaire n° 16 des Grandes-Molières et la rue de la Rivière.

Elle aura une longueur approximative de 3$^{km}$,675.

*B.* Embranchement sur Bellevue. — Cet embranchement partira de la grande rue Saint-Roch et suivra la rue des Passementiers.

Il aura une longueur approximative de 610 mètres.

3° *Ligne de la place Dorian à la Badouillère.*

Cette ligne empruntera la ligne de la place Dorian au Rond-Point dans sa partie comprise entre la place Dorian et la rue des Creuses et suivra la rue Michelet jusqu'à la place Badouillère.

Elle aura une longueur approximative de 1$^{km}$,011.

5° *Embranchement industriel de Bérard.*

Cet embranchement partira de la rue Fontainebleau et suivra la rue de la Montat.

Il aura une longueur approximative de 470 mètres.

5° *Embranchement industriel de Villebœuf.*

Cet embranchement partira de la grande rue de l'Heurton, suivra le cours de l'Hôpital jusqu'à la mine de Villebœuf.

Il aura une longueur approximative de 360 mètres.

6° *Embranchement industriel de la Brasserie nationale.*

Cet embranchement partira du Rond-Point et empruntera le chemin vicinal ordinaire n° 8 pour pénétrer dans la Brasserie.

Il aura une longueur approximative de 150 mètres.

Art. 3 — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être terminés dans un délai de dix-huit mois à partir de la même date.

Le reste comme au type (*).

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 24 mars 1896.

# (N° 68)

[22 mars 1896]

*Décret autorisant la Chambre de commerce de Nantes à compléter le matériel de dragage de la Loire.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est autorisée l'acquisition de quatre bateaux porteurs à hélice, destinés à compléter le matériel de dragage nécessaire à l'entretien des profondeurs du chenal de la Loire entre Nantes et la Martinière, conformément aux dispositions générales du devis-programme et des délibérations ci-dessus visées du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la Chambre de commerce de Nantes, ainsi qu'il résulte de sa délibération ci-dessus visée du 11 septembre 1895, de fournir à l'État une subvention de 800.000 francs, correspondant à la totalité de l'évaluation de la dépense.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs.

L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — La dépense, évaluée à 800.000 francs, sera inscrite au chapitre ouvert annuellement à la 2e section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des rivières.

# (N° 69)

[22 mars 1896]

*Décret autorisant la construction d'une jetée-débarcadère au port de Royan.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux de construction d'une jetée-débarcadère au port de Royan, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé et aux délibérations, également ci-dessus visées du conseil général des ponts et chaussées et de la commission mixte des travaux publics.

La dépense de ces travaux est évaluée à 700.000 francs.

Art. 2. — Il est pris acte des engagements souscrits par la ville de Royan, ainsi qu'il résulte des délibérations ci-dessus visées du conseil municipal, des 24 février 1893, 26 janvier 1895 et 14 février 1896, de contribuer aux travaux par une subvention de 367.500 francs et de supporter la moitié des excédents de dépenses ; étant entendu, d'ailleurs, que la subvention spéciale de 17.500 francs, correspondant au montant présumé des droits d'octroi, serait, dans le cas d'excédent des dépenses effectives sur l'évaluation, considérée comme partie de la subvention complémentaire à fournir par la ville, jusqu'à concurrence de la moitié de l'excédent de dépenses.

Le montant des subsides de la ville sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense pris en charge par l'État sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du département des travaux publics pour l'établissement et l'amélioration des ports maritimes.

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 70)

[24 mai 1895]

*Travaux publics. — Offre de concours. — Acceptation. — Retrait. — Approbation préfectorale. — Conditions.* — (Sieur Billard contre commune de Ceton.)

*Lorsqu'une offre de concours a été acceptée par le conseil municipal avant d'avoir été retirée, et que les conditions auxquelles cette offre était subordonnée ont été intégralement remplies, le souscripteur ne peut se refuser au paiement.*

*L'acceptation par une commune de l'offre de concours à elle faite pour la construction d'un chemin vicinal n'est pas subordonnée à l'approbation du préfet* (*).

Considérant que la souscription du sieur Billard a été acceptée par le conseil municipal, le 23 décembre 1888, antérieurement à l'acte par lequel le requérant a fait connaître à ce conseil qu'il retirait son offre de concours ; que l'engagement dont s'agit est ainsi devenu définitif ; qu'au surplus la validité du contrat intervenu entre la commune et le sieur Billard n'était pas subordonnée à l'approbation, donnée d'ailleurs ultérieurement, par le préfet ;

Considérant, d'autre part, que les conditions mises par le sieur Billard à sa souscription ont été remplies par la commune ; qu'il résulte en effet de l'instruction que les travaux du chemin de fer de la Ganche à la Guillaumière ont eu la priorité sur tous les autres travaux projetés et que le tracé exécuté dessert les fermes de la Grande-Borde et de Rippé ; qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture a condamné le requérant au paiement de la somme de 1.500 francs par lui souscrite ;

(*) Rap. 1er juin 1883, Fabrique de l'église Saint-Étienne-de-Marans (Arr. du C. d'Ét.), p. 520 ; 23 novembre 1883, Malgrain (Arr. du C. d'Ét.), p. 855 et les renvois. — Voir aussi l'arrêt suivant.

*En ce qui concerne les intérêts des intérêts :* — .... (Rejet. Intérêts alloués à la commune de Ceton par l'arrêté susvisé, capitalisés à partir du 28 octobre 1894. Sieur Billard condamné aux dépens.)

---

# (N° 71)

[24 mai 1895]

*Travaux publics. — Chemins de fer d'intérêt local. — Offre de concours. — Caractère de l'offre. — Compétence. — Acceptation implicite. — Retrait tardif. — Approbation préfectorale.* — (Ville de Riom.)

*Caractère d'offre de concours. Compétence. — Une ville ayant voté, pour déterminer le conseil général à faire exécuter un chemin de fer d'intérêt local, une subvention applicable à la garantie d'intérêt de la ligne, cette promesse de subvention constitue une offre de concours en vue de l'exécution d'un travail public. En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la validité de l'engagement pris par la ville.*

*Acceptation implicite de l'offre. Retrait tardif. Approbation préfectorale. — Concession de chemin de fer faite à une société par le département, postérieurement à l'offre de subvention précitée, avec promesse de payer à cette société une garantie d'intérêt au moyen des ressources départementales et des sommes offertes par les communes et les particuliers; acceptation ainsi faite de la subvention ; retrait postérieur des offres de la ville sans effet : condamnation de celle-ci à payer le montant de la subvention.*

*— Rejet d'une objection tirée de ce que la délibération du conseil municipal portant offre de concours n'aurait pas reçu l'approbation préfectorale: le préfet l'avait approuvée implicitement en promettant au nom du département à la société concessionnaire une garantie d'intérêt, payée en partie avec le montant des subventions offertes par les communes.*

Vu : 1° la requête, pour la ville de Riom... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 5 août 1891, par lequel le conseil de préfecture du Puy-de-Dôme s'est déclaré incompétent pour connaître de la demande formée par le département en paiement d'une somme de 15.800 francs, montant d'une prétendue subvention qui aurait été promise par la ville de Riom pour

l'établissement et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Riom à Volvic ; — *Ce faisant, attendu* que la délibération du conseil municipal en date du 18 avril 1882 portant vote d'une subvention de 170.000 francs n'a pas été prise en vue de concourir à la dépense d'établissement d'un chemin de fer à voie étroite de Riom à la gare de Volvic-Pognat, mais bien de couvrir les insuffisances de l'exploitation ; qu'ainsi cette subvention n'ayant pas pour objet de contribuer à l'exécution d'un travail public, le conseil de préfecture sans qualité pour connaître de la demande formée devant lui ; condamné le département aux dépens ;

Vu : 2° la requête, pour la ville de Riom... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté du 26 avril 1892 par lequel le conseil de préfecture du département du Puy-de-Dôme, confirmant son arrêté en date du 21 octobre 1891 rendu par défaut, l'a condamnée à verser audit département la somme de 15.800 francs formant la part proportionnelle à la charge de la ville dans le montant des sommes dues au concessionnaire du chemin de fer de Riom à Volvic pour le premier semestre de 1890 ; — *Ce faisant, attendu* que la délibération du conseil municipal en date du 18 avril 1882 n'était qu'une simple indication des sacrifices que la ville serait éventuellement disposée à consentir; que cette délibération qui n'a même pas reçu l'approbation préfectorale aurait dû, pour être opposable à la ville, être sanctionnée par décret en conseil d'État, aux termes de l'article 7 de la loi du 21 juillet 1867; que ladite délibération est au surplus entachée de nullité par ce fait que deux membres étrangers au conseil ont assisté à la séance et que l'un d'eux a été appelé à émettre son avis ; joindre les deux recours, décharger la ville de toutes les condamnations prononcées contre elle et condamner le département aux dépens ;

Sur la compétence :

Considérant que, pour déterminer le conseil général du Puy-de-Dôme à voter l'exécution du chemin de fer d'intérêt local de Riom à Volvic, le conseil municipal de Riom a, par sa délibération du 18 avril 1892, voté une subvention applicable à la garantie d'intérêt de la ligne ; que cette subvention constitue une offre de concours en vue de l'exécution d'un travail public; que, par suite, le conseil de préfecture était compétent, en vertu de la loi susvisée du 28 pluviôse an VIII, pour statuer sur la validité et la portée de l'engagement pris par la ville ;

Au fond :

Considérant que, par la délibération susdatée, le conseil muni-

cipal a voté en principe une somme de 170.000 francs pour l'exécution du chemin de fer projeté, sauf à statuer ultérieurement sur le mode de paiement et sur les voies et moyens pour créer ladite somme ;

Considérant que, par une convention en date du 2 juin 1886, le département, représenté par le préfet, a fait concession du chemin de fer dont s'agit à la Société des Batignoles qui s'engageait à le construire moyennant une garantie d'intérêt que le département devrait lui payer, tant à l'aide de ses propres ressources que de celles que les communes, les particuliers et l'État avaient promis de fournir ; qu'ainsi, à la date du 2 juin 1886 et avant le retrait des offres de la ville, le concessionnaire avait accepté et le préfet avait approuvé les engagements pris par les communes et notamment par la ville de Riom ; qu'il résulte d'ailleurs de l'instruction que la convention susmentionnée qui prend acte des subventions promises par les communes a été expressément approuvée par la loi du 11 janvier 1887 ; qu'il suit de là que la ville de Riom n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le conseil de préfecture a déclaré valable l'engagement souscrit par elle le 18 avril 1882 et qu'il l'a condamnée en conséquence à payer au département la somme de 15.800 francs, réclamée par lui pour le premier semestre de l'année 1890... (Rejet avec dépens.)

---

## JURISPRUDENCE

## (N° 72)

[10 août 1895]

*Octroi. — Matériaux. — Exemption de droits. — Chemin de fer. — Construction. — Quais militaires. — Indue perception. — Restitution. — Intérêts.*

*Le décret du 12 février 1870, dont les dispositions sont générales et absolues, a entendu exempter des droits d'octroi tout ce qui, dans les chemins de fer, touche à l'intérêt général et, n'étant pas affecté à un usage essentiellement local, est destiné à faire face aux*

*nécessités de l'exploitation de la voie ferrée considérée dans son ensemble ; et, par suite, l'exonération s'étend à tous les objets et matériaux employés à la construction de quais établis en vue d'assurer les transports militaires, en cas de mobilisation et de guerre.*

*L'administration de l'octroi ne saurait être condamnée aux intérêts des sommes indûment perçues dont la restitution est ordonnée.*

Attendu que la Compagnie des Chemins de fer de l'Est a formé contre la ville de Reims une demande en restitution d'une somme de 5.229 fr. 22 qu'elle lui a payée comme contrainte et forcée et sous toutes réserves, pour droits d'octroi, afférents à des fers, bois d'œuvre, granits, sables, grèves et ballasts employés à la construction de deux quais militaires dans la gare de Reims et de voies destinées à les desservir, travaux approuvés par décisions ministérielles des 27 avril et 14 septembre 1894 ;

Attendu qu'avant d'entrer les matériaux précités la Compagnie, que son traité d'abonnement passé avec l'octroi de Reims n'affranchissait pas des formalités de l'admission à l'entrepôt à domicile pour les combustibles et matières devant servir à des travaux neufs, même d'un caractère général, avait sollicité et obtenu du préposé en chef de l'octroi une déclaration devant en tenir lieu ;

Qu'il a été convenu avec le représentant de la Compagnie que les matériaux destinés à l'établissement des quais militaires ci-dessus désignés seraient admis à l'entrepôt fictif jusqu'à l'achèvement complet desdits travaux, et que l'Administration des Chemins de fer devrait déclarer exactement et en bloc les quantités de matériaux employés, conformément à leur destination, et verser le montant des taxes y afférentes, à titre de consignation, sauf pourvoi éventuel à fin de restitution des sommes déboursées ;

Attendu que l'action en répétition de droit d'octroi est formellement autorisée, en cas de perception illégale, par l'article 247 de la loi du 28 avril 1816 ;

Attendu que la Compagnie demanderesse a complètement satisfait à la double obligation faisant l'objet de son acquiescement, et que, d'ailleurs, son adversaire ne soulève aucune contestation à cet égard ;

Qu'à l'heure actuelle, à l'appui de sa prétention, elle invoque l'article 13 du décret du 12 février 1870 textuellement reproduit dans l'article 40 du règlement de l'octroi de Reims, d'après lequel les matières destinées au service de l'exploitation des Chemins

de fer, aux travaux des ateliers et à la construction de la voie sont dispensés de tous droits d'octroi ;

Attendu que par ces expressions : « Construction de la voie », on doit entendre aussi bien les travaux complémentaires reconnus utiles, indispensables, comme dans l'espèce, par l'autorité compétente et exécutés postérieurement à la mise en exploitation de la ligne, que les travaux de premier établissement, car l'interprétation restrictive, contrairement à l'intérêt général et au vœu du législateur, aurait pour résultat fâcheux de mettre obstacle à toute amélioration qu'il conviendrait d'apporter à une voie existante ;

Attendu que, pour résister à la réclamation qui lui est faite, la ville de Reims, par l'organe de son avocat, plaide que les dispositions du décret prérappelé constituent une exception à la règle soumettant aux taxes locales les objets désignés au tarif, consommés dans le périmètre assujetti, et que cette exception doit être strictement limitée, littéralement appliquée dans ses termes précis ;

Qu'elle ne peut donc être étendue, par analogie, à des travaux exécutés par la Compagnie de l'Est pour le compte et aux frais de l'Administration militaire, laquelle est seule appelée à en profiter, à l'exclusion de tous autres voyageurs et expéditeurs ;

Qu'ainsi, les quais militaires n'étant, en aucune façon, indispensables au point de vue de la sécurité et de la régularité de la circulation générale, ne constituant pas des objets réellement nécessaires au chemin de fer proprement dit, ne doivent pas bénéficier du traitement particulier favorable, au point de vue des octrois, édicté par les dispositions du décret susvisé ;

Mais, attendu que ce moyen ne saurait être accueilli ; qu'en effet le décret de 1870, comme le soutient avec raison la Compagnie demanderesse, a entendu exempter des droits d'octroi tout ce qui, dans les chemins de fer, touche à l'intérêt général et, n'étant pas affecté à un usage essentiellement local, est destiné à faire face aux nécessités de l'exploitation de la voie ferrée considérée comme formant dans son ensemble un tout indivisible ;

Attendu que les deux quais d'embarquement nouvellement établis à Reims en vue d'assurer les transports militaires, en cas de mobilisation, ont, sans contredit, un caractère d'application à la circulation générale sur toute la ligne ferrée ; que tout ce qui se rapporte à la défense de la Patrie constitue au premier chef un service d'utilité publique, une nécessité nationale, absolument en dehors de l'intérêt privé et commercial des Compagnies, comme

aussi des besoins locaux répondant aux exigences d'un séjour fixe dans la ville ;

Attendu que les quais dont il s'agit font partie du domaine de la Compagnie qui, abstraction faite du transport des troupes, des vivres et des munitions, a toujours le droit, en temps ordinaire, d'en disposer pour les garages de trains, les refoulements de wagons ou de convois, les transits de marchandises, sans autre obligation que celle de rendre lesdits quais libres, ainsi que les voies qui y donnent accès, dans un délai fixé par les instructions confidentielles données à ses agents;

Attendu, au demeurant, que les conventions qui ont pu intervenir entre l'État et la Compagnie de l'Est, relativement au payement de la dépense des deux quais réclamés par le département de la Guerre, sont étrangères à la ville de Reims, puisque celle-ci n'a en face d'elle que la Compagnie prénommée, qui, prétendant avoir indûment payé des droits, a un intérêt évident à en obtenir le remboursement ;

Attendu que des diverses déductions qui précèdent, il résulte qu'il y a lieu d'ordonner, au profit de la Compagnie de l'Est, la restitution de la somme de 5.229 fr. 22, à tort encaissée par l'octroi de Reims;

Attendu que la partie requérante conclut accessoirement, par application de l'article 1153 du Code civil, à la condamnation de son adversaire aux intérêts de la prédite somme à partir du jour de l'introduction de la présente instance, mais que la Cour de cassation, qu'il s'agisse du Trésor, des Administrations de la régie ou de l'octroi des villes, repousse, par une jurisprudence devenue constante, ce complément de remboursement des droits perçus à tort, par une application mal comprise ou trop rigoureuse des lois qui les imposent;

Que la fin de non-recevoir, ainsi admise par les arrêts de la Cour suprême, est invariablement basée sur cette considération uniforme, qu'aucun impôt, soit direct, soit indirect, ne peut être augmenté ni diminué ou modifié qu'en vertu d'une loi ;

Attendu que, pour résoudre la question dans un sens identique, on pourrait encore, juridiquement, s'appuyer sur les termes mêmes et l'économie des articles 1376 et 1377 du Code civil : qu'effectivement, si la restitution n'est ordonnée que parce qu'il y a eu payement de l'indû, il n'existe aucune dette antérieure pouvant justifier une demande d'intérêts moratoires;

Que cette solution ne saurait faire de doute ;

Attendu, d'autre part, que la loi n'oblige celui qui a reçu indû-

ment une somme à payer les intérêts de cette somme, que s'il y a eu mauvaise foi de sa part, et que, dans cette hypothèse, il doit, conformément aux prescriptions de l'article 1378, les intérêts du jour du payement; que celui qui a reçu de bonne foi une somme qui ne lui était pas due n'est tenu des intérêts qu'à partir du jour où sa bonne foi a cessé;

Attendu que, dans cet ordre d'idées, il serait exorbitant, impossible de soutenir qu'en cas d'indue perception d'un impôt, le Trésor, la Régie ou les fonctionnaires qui les représentent ont reçu de mauvaise foi ; que, dès lors, il apparaît d'une façon bien manifeste que les intérêts moratoires, en la matière qui nous occupe, ne peuvent être accordés au réclamant au profit duquel la restitution est ordonnée;

Vu l'article 130 du Code de procédure civile;

Par ces motifs;

Statuant par jugement contradictoire en premier ressort;

Condamnons la ville de Reims à rembourser, sans intérêts, à la Compagnie des chemins de fer de l'Est la somme de 5.229 fr. 22, montant des droits indûment perçus sur les matériaux employés à la construction des deux quais récemment établis dans la gare de Reims, pour le compte de l'Administration de la Guerre;

Condamnons, en outre, la ville de Reims en tous les dépens.

---

# CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

## (N° 73)

[3 février 1896]

*Pêche et produits des francs-bords. — Frais d'adjudication.*

Monsieur le Préfet, les frais occasionnés par les adjudications relatives au droit de pêche ou aux produits des francs-bords sur les cours d'eau du domaine public sont acquittés au moyen du versement, par les adjudicataires, d'une somme égale à un et demi pour cent du prix du bail pour une année. Si le produit de la taxe est supérieur à ces frais, le Trésor bénéficie de l'excédent. Si le contraire a lieu, le déficit est couvert au moyen d'un mandat que l'Ingénieur en chef délivre, comme ordonnateur secondaire, sur le crédit ouvert au budget du Ministère des Travaux publics pour l'entretien des rivières et canaux.

J'ignore les motifs qui ont pu conduire à adopter un régime spécial pour le règlement des frais relatifs aux adjudications de pêche et de francs-bords.

En tout cas, une longue pratique a fait ressortir les inconvénients de ce régime, et j'ai reconnu, d'accord avec M. le Ministre des Finances, qu'il y avait lieu de faire cesser une anomalie que rien ne justifie.

J'ai, en conséquence, décidé qu'à l'avenir il serait introduit dans les cahiers des charges relatifs à l'amodiation de la pêche et des produits des francs-bords une clause nouvelle mettant *la totalité* des frais d'adjudication à la charge des adjudicataires.

Je vous prie, Monsieur le Préfet, de veiller à l'exécution de cette décision et de m'accuser réception de la présente circulaire dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics,*
GUYOT-DESSAIGNE.

# (N° 74)

[15 février 1896]

*Ingénieurs et contrôleurs des Mines. — Frais de tournées. Modifications à apporter à la circulaire du 9 décembre 1892.*

Monsieur le Préfet, conformément aux dispositions de la circulaire du 9 décembre 1892, les allocations attribuées à titre de frais de tournées aux Ingénieurs et Contrôleurs des Mines sont limitées à un maximum annuel fixé par fonctionnaire ou agent.

J'ai reconnu, Monsieur le Préfet, que ce système présente des inconvénients. La fixation d'un maximum par fonctionnaire ou agent, maximum qui ne peut être dépassé sans autorisation ministérielle, a, en effet, pour résultat de compliquer les écritures et de faire intervenir fréquemment l'Administration supérieure sans profit pour le service. Il m'a paru qu'il y avait lieu de simplifier les errements suivis jusqu'à ce jour, en substituant au maximum individuel actuellement en usage un maximum global déterminé pour chaque arrondissement minéralogique et en laissant à l'Ingénieur en chef la faculté de se mouvoir dans les limites de ce maximum, et le soin de répartir au mieux des intérêts du service, entre les Ingénieurs et Contrôleurs placés sous ses ordres, la somme ainsi mise à sa disposition.

J'ai décidé, en conséquence, que les paragraphes ci-après de la circulaire du 9 décembre 1892 seront modifiés ainsi qu'il suit :

SECTION I.

« I. — *Maximum des allocations.* — Le Ministre fixera, par service d'Ingénieur en chef, une somme maximum pour l'ensemble des allocations susceptibles d'être accordées aux Ingénieurs.

« Cette somme ne pourra, pour aucun motif, être dépassée.

« Elle sera répartie entre les Ingénieurs, par les soins de l'Ingénieur en chef, suivant les besoins du service.

SECTION II.

« E. — *Maximum des allocations.* — Le Ministre fixera, par service d'Ingénieur en chef, une somme maximum pour l'ensemble des allocations susceptibles d'être accordées aux contrôleurs.

« Cette somme ne pourra, pour aucun motif, être dépassée.

« Elle sera répartie entre les contrôleurs par les soins de l'Ingénieur en chef, suivant les besoins du service.

« I. — *État trimestriel.* — Des états de frais de déplacements et d'indemnités spéciales seront dressés, à la fin de chaque trimestre, suivant le modèle n° 4. Ils seront soumis à l'approbation des Préfets des départements dans lesquels résideront les contrôleurs. »

J'ai décidé, en outre, afin de faciliter les opérations de l'ordonnancement, que les maxima globaux seront fractionnés entre les divers départements compris dans l'étendue de chaque arrondissement minéralogique. Les Ingénieurs en chef pourront, d'ailleurs, demander à l'Administration, dans le cours de l'exercice, le transport de tout ou partie des crédits d'un département à l'autre, s'il en est besoin.

Ces nouvelles dispositions seront mises en application à dater du 1er janvier 1896.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire, dont j'adresse un exemplaire à MM. les Ingénieurs.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics,*
Ed. GUYOT-DESSAIGNE.

---

# (N° 75)

[22 février 1896]

*Réglementation de la circulation des vélocipèdes. — Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral.*

Monsieur le Préfet, la circulation des vélocipèdes, tant qu'elle a été restreinte, a pu sans inconvénient ne pas faire l'objet d'une réglementation uniforme applicable à tout le territoire; mais elle prend de plus en plus d'extension et elle a été l'objet, dans tous les départements, d'arrêtés municipaux et préfectoraux dont les dispositions, souvent divergentes, ne peuvent être connues des vélocipédistes qui circulent à grandes distances. L'Administration a pensé que le moment était venu de rechercher quelles mesures générales doivent être adoptées, d'une part, au point de vue de la circulation des piétons et des voitures, et, d'autre part, pour protéger les vélocipédistes contre la mauvaise volonté des voituriers.

Pour résoudre ces questions, les Ministres de l'Intérieur et des Travaux publics ont institué une Commission présidée par un conseiller d'État et composée de délégués des deux Ministères.

Après avoir pris connaissance de tous les arrêtés préfectoraux et municipaux intervenus jusqu'à ce jour sur la matière et avoir recueilli les observations des principales sociétés vélocipédiques, nous avons, sur l'avis de la Commission, dressé un modèle d'arrêté préfectoral, applicable à tous les départements. Vous en trouverez le texte annexé à la présente Circulaire.

Les prescriptions contenues dans le modèle d'arrêté ne nécessitent pas d'explications spéciales. En effet, elles font connaître d'une manière précise les appareils dont les vélocipédistes doivent être munis, spécifient les conditions de marche à observer dans certaines circonstances, ainsi que la direction à prendre pour croiser ou dépasser les voitures, chevaux, vélocipèdes ou piétons; elles rappellent enfin qu'en principe la circulation des vélocipèdes demeure interdite sur les trottoirs et contre-allées réservées aux piétons.

A cet égard, vous ne perdrez pas de vue que la règle générale ainsi posée comporte deux exceptions. D'abord, les cyclistes sont admis d'une façon permanente à emprunter, en dehors des agglomérations, les trottoirs et contre-allées bordant les voies pavées où la marche de leurs appareils est difficile et périlleuse. En second lieu, ils jouiront de la même faveur, à titre temporaire, lorsque la chaussée de routes ou chemins empierrés sera l'objet de travaux de réfection.

En déterminant les obligations réciproques des piétons, des voituriers, des cavaliers et des vélocipédistes, les dispositions adoptées auront pour effet de diminuer le nombre et la gravité des accidents qui se produisent; elles supprimeront, en outre, par suite de leur uniformité, l'inconvénient, pour les vélocipédistes effectuant de longs voyages, d'être soumis, en passant d'un département dans un autre, à une réglementation différente.

Vous voudrez bien, Monsieur le Préfet, prendre un arrêté conforme au modèle ci-joint; cet arrêté portera la date du 29 février 1896; il sera publié et affiché en la forme ordinaire et inséré au *Recueil des actes administratifs* de votre Préfecture.

Recevez, etc.

*Le Président du Conseil, Ministre de l'Intérieur,*
Léon Bourgeois.

*Le Ministre des Travaux publics,*
Ed. Guyot-Dessaigne.

*Projet d'arrêté préfectoral portant réglementation de la circulation des vélocipèdes sur les voies publiques.*

Nous, Préfet du département d

Vu la loi des 22 décembre 1789-8 janvier 1790 ;

Vu la loi du 21 mai 1836, art. 9 ;

Vu la loi du 5 avril 1884, art. 97 et suivants,

Arrêtons :

Art. 1er. — La circulation des vélocipèdes sur toutes les voies publiques, nationales, départementales et communales, est soumise aux règles ci-après énumérées.

Art. 2. — Tout vélocipède doit être muni d'un appareil sonore avertisseur dont le son puisse être entendu à 50 mètres.

Dès la chute du jour, il doit être pourvu, à l'avant, d'une lanterne allumée.

Art. 3. — Tout vélocipède doit porter une plaque indiquant le nom et le domicile du propriétaire, ainsi qu'un numéro d'ordre, si le propriétaire est loueur de vélocipèdes.

Art. 4. — Les vélocipédistes doivent prendre une allure modérée dans la traversée des agglomérations, ainsi qu'aux croisements et aux tournants des voies publiques.

Ils ne peuvent former de groupes dans les rues.

Il leur est défendu de couper les cortèges et les troupes en marche.

En cas d'embarras, les bicyclistes sont tenus de mettre pied à terre et de conduire leurs machines à la main.

Art. 5. — Les vélocipédistes doivent prendre leur droite lorsqu'ils croisent des chevaux ou des vélocipèdes, et prendre leur gauche, lorsqu'ils veulent les dépasser ; dans ce dernier cas, ils sont tenus d'avertir le conducteur ou le cavalier au moyen de leur appareil sonore et de modérer leur allure.

Les conducteurs de voitures et les cavaliers devront se ranger à leur droite à l'approche d'un vélocipède, de manière à lui laisser libre un espace utilisable d'au moins 1m,50 de largeur ;

Les vélocipédistes sont tenus de s'arrêter lorsqu'à leur approche un cheval manifeste des signes de frayeur.

Art. 6. — La circulation des vélocipèdes est interdite sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons.

Cette interdiction ne s'étend pas aux machines conduites à la main.

Toutefois, en dehors des villes et agglomérations, la circulation

des vélocipèdes pourra s'exercer, sur les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons, le long des routes et chemins pavés ou en état de réfection.

Sur tous les trottoirs et contre-allées affectées aux piétons où la circulation est autorisée, ceux-ci sont tenus de prendre une allure modérée à la rencontre des piétons et de réduire leur vitesse à celle d'un homme au pas, au droit des habitations isolées.

Art. 7. — La circulation des vélocipèdes peut être interdite par des arrêtés municipaux, temporairement ou d'une façon permanente, sur tout ou partie d'une voie publique.

A chacune des extrémités des espaces interdits, des écriteaux placés et entretenus par la commune donnent avis de l'interdiction.

Art. 8. — Sont rapportés tous arrêtés préfectoraux ou municipaux pris antérieurement pour réglementer la circulation des vélocipèdes dans les diverses communes du département.

Art. 9. — Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et déférées aux tribunaux compétents.

Art. 10. — Les sous-préfets, maires, officiers de gendarmerie, ingénieurs et agents des ponts et chaussées, les agents voyers, les commissaires de police, les gardes champêtres et tous officiers de police judiciaire sont chargés de veiller à l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au *Recueil des actes administratifs*, affiché et publié dans toutes les communes du département.

Fait à , le 29 février 1896.

*Le Préfet d*

---

# PERSONNEL

## (N° 76)

**(Mars 1896)**

### I. — INGÉNIEURS.

#### 1° CONGÉS RENOUVELABLES.

*Arrêté du 7 mars* 1896. — M. **Rossignol,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Paris.

*Idem.* — M. **Aumont,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Nord, en qualité d'Ingénieur du matériel des voies, à la résidence de Paris.

*Arrêté du* 18 *mars.* — M. **Barabant,** Ingénieur en Chef de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans, et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité de Directeur.

*Idem.* — M. **Bonnet,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable,

25 *février* 1896. — M. **Normand** (Alphonse), Commis, Concours de 1894, n° 76, Pas-de-Calais, service ordinaire.

29 *février*. — M. **Prioux** (Joseph), Commis, Concours de 1894, n° 29, Morbihan, service ordinaire.

2 *mars*. — M. **Fort** (Lucien), Commis, Concours de 1894, n° 72, Vendée, service ordinaire.

4 *mars*. — M. **Lacoume** (Marcelin), Commis, Concours de 1894, n° 129, Loir-et-Cher, service ordinaire.

7 *mars*. — M. **Perrissoud** (Alexandre), Commis, Concours de 1894, n° 79, Haute-Savoie, service ordinaire.

*Idem*. — M. **Vidal** (Joseph), Commis, Concours de 1894, n° 90, Basses-Alpes, service ordinaire.

9 *mars*. — M. **Rouvier** (Marius), Commis, Concours de 1893, n° 33, mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Cambodge.

Il est placé dans la situation de service détaché.

11 *mars*. — M. **Mercier** (Joseph), Commis, Concours de 1883, n° 141, Gard, service ordinaire.

14 *mars*. — M. **Rougé** (Antoine), Commis, Concours de 1894, n° 75, Aude, service des études et travaux du chemin de fer de Quillan à Rivesaltes.

18 *mars*. — M. **Ruelle** (Marie), Concours de 1894, n° 7, Cher, service de la 2e section de la navigation de la Loire.

### 3° SERVICES DÉTACHÉS.

28 *février* 1896. — M. **Canourgues** (Julien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

9 *mars*. — M. **Ménard** (Henri), Conducteur de 4e classe, attaché

dans le département des Côtes-du-Nord, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Cambodge.

Il est placé dans la situation de service détaché.

18 *mars*. — M. **Gout** (Pascal), Conducteur de 2e classe, déclaré démissionnaire par arrêté du 23 octobre 1891, est réintégré dans son ancien grade et autorisé à accepter les fonctions d'Architecte municipal de la Ville de Narbonne.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

### 4° CONGÉS RENOUVELABLES.

4 *mars* 1896. — M. **Berchet-Moguet** (Emmanuel), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver la Direction de l'usine Weitz, à Lyon (construction de voies ferrées portatives et du matériel de ces voies).

23 *mars*. — M. **Gueylard** (Abel), Conducteur de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie de Fives-Lille, pour la construction du chemin de fer de Linarès à Almeria, à la résidence de Guadix (Espagne).

### 5° RETRAITES.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| M. **Deschamps** (Joseph), Conducteur principal, Haute-Marne, service ordinaire..... | 1er février 1896. |
| M. **Myot** (Philibert), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er avril 1896. |
| M. **Cheron** (Adolphe), Conducteur principal, Marne, service ordinaire..... | 1er avril 1896. |
| M. **Bautes** (Jean), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er avril 1896. |
| M. **Deluy** (Alexandre), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er avril 1896. |
| M. **Pécastaing** (Gustave), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er avril 1896. |

Date d'exécution.

**M. Carteron** (Laurent), Conducteur principal, Oran, service ordinaire..... 1er avril 1896.

**M. Gehin** (Victor), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er avril 1896.

**M. Cheilan** (Louis), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er avril 1896.

**M. Bicheyre** (Antonin), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour défaut d'emploi..... 1er avril 1896.

**M. Laurent** (Léon), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er avril 1896.

**M. Roquefort** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er avril 1896.

**M. Darbout** (Léon), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er avril 1896.

**M. Cartier** (Félix), Conducteur de 3e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er avril 1896.

6° DÉCÈS.

Date de décès.

**M. Gauthier** (Émile), Conducteur de 4e classe, Var, détaché au service municipal de la ville de Toulon ..... 23 juin 1890.

**M. Carreau** (Louis), Conducteur de 3e classe, Maine-et-Loire, service de la 3e section de la navigation de la Loire..... 28 janvier 1896.

**M. Florentin** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Meuse, service ordinaire..... 27 février 1896.

**M. Maillebiau** (Jules), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Carcassonne..... 28 février 1896.

**M. Doffe** (Jean), Conducteur de 1re classe, Corse, service ordinaire..... 1er mars 1896.

**M. Lantier** (Auguste), Conducteur de 2e classe, Nièvre, service ordinaire..... 3 mars 1896.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 2 février* 1895. — Le personnel des conducteurs et commis des Ponts et Chaussées ci-après nommés, attachés, dans

le département de la Corse, aux services ordinaire et des chemins de fer, est réparti à nouveau de la manière suivante :

*Bureau de l'Ingénieur en Chef.*

MM. **Ochs**, conducteur principal, précédemment attaché à la ligne de Mezzana à Corte.
**Leonetti** (Dominique), conducteur de 3e classe, précédemment attaché à la ligne de Mezzana à Corte.

*Service ordinaire.* — Les cadres du personnel de ce bureau fixés à deux conducteurs et six commis comprendront, à titre définitif, quatre conducteurs et six commis.

*Arrondissement de Bastia.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire.*

M. **Grassi**, commis, précédemment attaché au service de la ligne de Fium'Orbo à Bonifacio.

Les cadres de ce bureau restent fixés à titre définitif à deux conducteurs et six commis (provisoirement trois conducteurs et six commis).

*Arrondissement de Calvi.*

*Bureau de l'Ingénieur ordinaire.*

MM. **Coti** (Antoine), conducteur précédemment attaché au service de la ligne de Mezzana à Corte.
**Baldacci**, commis précédemment chargé à titre provisoire de la subdivision de Calacuccia (service ordinaire).

Les cadres du personnel de ce bureau restent fixés à un conducteur et deux commis (provisoirement et pendant la durée des travaux de construction de la jetée de Calvi, deux conducteurs et trois commis).

Le service de la subdivision de Calacuccia sera, d'ailleurs, confié à M. **Sorba**, conducteur précédemment attaché au service de la ligne de Fium'Orbo à Bonifacio.

*Chemins de fer.*

*Ligne de Mezzana à Corte.*

**MM. Appietto,** Conducteur, **Olivia** (Dominique) et **Orticoni** (François), commis déjà attachés au même service.

*Ligne de Fium'Orbo à Bonifacio.*

**M. Pucinelli,** Conducteur principal déjà attaché au même service.

Par suite de la présente décision, qui aura son effet à dater du 1er mars 1896, **MM. Ochs, Leonetti, Coti, Sorba,** Conducteurs, et **Grassi,** Commis, passent du service des chemins de fer dans le service ordinaire du département de la Corse.

22 *février.* — **M. Prosperi** (Antoine), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Corse, au service des études et travaux du chemin de fer de Mezzana à Corte, passe au service ordinaire du même département.

26 *février.* — **M. Duclaux** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département de la Loire.

*Idem.* — **M. Etève** (Léandre), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Vienne, passe dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc.

28 *février.* — **M. Maffré** (François), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, passe au service de la navigation de la Garonne, même département.

*Idem.* — **M. Adam** (Charles), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, passe, dans le département de la Seine, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

29 *février.* — **M. Landelle** (Justin), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Gers, au service des études et tra-

vaux du chemin de fer d'Eauze à Auch, passe dans le département de la Gironde, aux services du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État et d'Orléans.

2 *mars.* — **M. Haurie** (Victor), Conducteur de 1re classe, attaché dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer de l'État, passe au service de la Direction de l'Inspection du même réseau.

4 *mars.* — **M. Barat** (Gabriel), Conducteur de 4e classe, attaché dans le département de la Seine, au service du nivellement général de la France, passe, dans le département du Nord, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Nord.

*Idem.* — **M. Lejeune** (Jules), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la Ville de Vichy, est attaché au service ordinaire du département de l'Allier.

*Idem.* — **M. Mailhé** (Jules), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de l'Hérault, au service des études et travaux du chemin de fer de Mazamet à Bédarieux, passe au service maritime du même département.

7 *mars.* — **M. Rossi** (Jean), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône, passe dans le département de la Seine, à l'École nationale des Ponts et Chaussées (service des cartes et plans).

*Idem.* — **M. Vigourous** (Émile), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département des Bouches-du-Rhône.

9 *mars.* — **M. Varin** (Gaspard), Conducteur principal attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe au service ordinaire du même département.

10 *mars.* — **M. Falecker** (Jean), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département du Cher.

11 *mars.* — **M. Léger** (Théophile), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la

Méditerranée, passe au service du Contrôle de l'exploitation commerciale du même réseau, même département.

18 *mars.* — **M. Metzner** (Paul), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie, passe, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne.

*Idem.* — **M. Cauvin** (Edmond), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Somme, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Nord, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique du même réseau, même département.

*Idem.* — **M. Bardot** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Yonne, au service de la navigation de l'Yonne, passe au service ordinaire du département de la Haute-Savoie.

21 *mars.* — **M. Mandement** (Jules), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Gers, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Condom à Riscle, passe au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch, même département.

*L'Éditeur-Gérant :* Vve Dunod et P. Vicq.

# LOI

## (N° 77)

[14 avril 1896]

*LOI ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Haute-Garonne et du Gers, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Haute-Garonne et du Gers, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, par ou près Fonsorbes, Rieumes, Samatan, Lombez, l'Isle-en-Dodon, avec embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières par Saint-Lys.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Les départements de la Haute-Garonne et du Gers sont autorisés à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes et embranchement dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions: 1° pour le premier département, de la convention passée, le 23 février 1894, entre le préfet de la Haute-Garonne, d'une part, et M. Mandement (Félix), d'autre part; de l'avenant en date du 17 septembre 1895 à cette convention, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention; 2° pour le second département, de la convention

passée, le 4 avril 1894, entre le préfet du Gers, d'une part, et M. Mandement (Félix), d'autre part; de l'avenant en date du 27 août 1895 à cette convention, ainsi que du cahier des charges annexé à ladite convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, avenants et cahiers des charges, restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer et embranchement désignés à l'article 1er est fixé à cinquante-deux mille francs (52.000 fr.) par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder quatre-vingt-deux kilomètres (82 kilom.) dans la Haute-Garonne, et vingt-quatre kilomètres (24 kilom.) dans le Gers, et y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence de cinq pour cent (5 0/0) des capitaux.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à quatre-vingt six mille francs (86.000 fr.) dans la Haute-Garonne et à vingt-cinq mille francs (25.000 fr.) dans le Gers.

Art. 5. — Sont abrogées, en ce qui concerne la section de la ligne « 170 — Castelsarrasin à Lombez », comprise entre le chemin de fer de Toulouse à Auch et Lombez, les dispositions de l'article 1er de la loi du 17 juillet 1879, qui a classé 181 lignes de chemins de fer dans le réseau des chemins de fer d'intérêt général.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'Etat.

Félix Faure.

## ANNEXES

*A la loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Haute-Garonne et du Gers, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse.*

### 1° Département de la Haute-Garonne.

CONVENTION.

Entre M. Cohn (Léon), préfet du département de la Haute-Garonne, commandeur de la Légion d'honneur, agissant au nom du département

en vertu des délibérations du conseil général, en date des 17 avril 1890, 12 avril 1893 et 12 février 1894, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882,

D'une part ;

Et M. Mandement (Félix), entrepreneur de travaux publics, domicilié à Toulouse, 35, allée de Brienne, agissant en son nom personnel,

D'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Haute-Garonne, au nom du département, sous réserve de la loi à intervenir, concède à M. Mandement, qui accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local à voie unique de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, allant de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, avec tronçon intermédiaire à établir sur le territoire du département du Gers, entre les communes de Forgues et de Boissède du département de la Haute-Garonne, et d'un embranchement de Fonsorbes à Sainte-Foy-de-Peyrolières. La ligne et l'embranchement seront exécutés conformément à l'avant-projet présenté par M. Mandement le 26 juillet 1873, sous les réserves suivant lesquelles le conseil général l'a adopté dans sa séance du 12 février 1894.

La longueur qui servira de base pour le calcul de la subvention du département sera déterminée par un chaînage contradictoire. Elle sera mesurée suivant l'axe de la voie principale pour les lignes entre les axes des bâtiments à voyageurs des gares de Toulouse et de Boulogne, déduction faite de la longueur du tronçon établi dans le département du Gers, et, pour l'embranchement, entre l'aiguille de bifurcation au lieu dit « Bontemps » (commune de Fonsorbes) et l'axe du bâtiment à voyageurs de la gare de Sainte-Foy-de-Peyrolières. Elle ne pourra dépasser, pour la ligne et l'embranchement réunis, une longueur de 82 kilomètres.

Art. 2. — La durée de la concession est fixée à cinquante années à partir de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Art. 3. — M. Mandement s'engage à fournir de ses propres deniers l'entier capital nécessaire aux dépenses totales de premier établissement de la ligne et de l'embranchement concédés, comprenant les acquisitions de terrains, la construction des voies (infrastructure et superstructure), des bâtiments des gares, bureaux, ateliers et dépendances, la fourniture du matériel fixe, du mobilier des gares, de l'outillage des ateliers, du matériel roulant, les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, les frais d'études et de direction des travaux, les intérêts des capitaux engagés jusqu'à l'ouverture de l'exploitation, enfin l'augmentation du matériel roulant, la pose des voies de garage, l'établissement de nouvelles stations ou haltes, etc., qui seront reconnues nécessaires au cours de la concession, d'accord entre le département et le concessionnaire.

Ce capital ne pourra, d'ailleurs, être pris en compte que jusqu'à un

maximum de 52.000 francs par kilomètre, pour l'application des articles 13 et 15 de la loi du 11 juin 1880, et les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, qui y resteront comprises, ne pourront être admises en compte que jusqu'à concurrence de 5 0/0 des capitaux.

Art. 4. — Le département s'engage à payer trimestriellement à M. Mandement, à l'aide de ses propres ressources, venant compléter la subvention de l'Etat prévue par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et par l'article 13 du décret du 20 mars 1882, les sommes nécessaires pour constituer une subvention annuelle fixe de 2.100 francs par chaque kilomètre de ligne exploité.

En cas de retard apporté par l'Etat au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 5. — (Supprimé et remplacé par l'avenant.)

Art. 6. — M. Mandement prélèvera chaque année, sur la part F qui lui est attribuée, une somme de 200 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de renouvellement. Ce prélèvement cessera lorsque la réserve ainsi constituée atteindra 2.000 francs par kilomètre; par contre, ce prélèvement sera fait de nouveau, dès que le montant du fonds spécial de renouvellement descendra au-dessous de 2.000 francs par kilomètre, par suite d'exécution de travaux de renouvellement de la ligne ou du matériel fixe ou roulant, pour le payement desquels ce fonds est spécialement créé. Ce fonds spécial pourra être composé de titres de rentes d'Etat français ou d'obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français déposés à la Banque de France; les revenus en seront touchés par M. Mandement, qui en sera propriétaire, et à qui il reviendra de droit à l'expiration de la concession.

Art. 7. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions ci-annexées, à l'exécution desquelles M. Mandement déclare s'engager. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 8, 13, 41, 45 et 46. Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 8. — M. Mandement s'engage à constituer, dans un délai d'un an, à partir de la loi déclarative d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable avec lui et vis-à-vis du département et de l'Etat, de tous les engagements qu'il aurait contractés envers eux. Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'Etat, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 9. — La présente concession ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par la loi déclarative d'utilité publique, et lorsque l'Etat aura pris l'engagement de concourir au payement de la subvention fixe annuelle kilométrique dans les limites maxima déterminées par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, et par

l'article 13 du décret du 20 mars 1882, pendant toute la durée de la concession.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Fait double à Toulouse, le 23 février 1894.

## AVENANT

*A la convention du 23 février 1894.*

A la suite de la décision prise, le 24 juin 1895, par M. le ministre des travaux publics, en conséquence de l'avis du conseil d'Etat,

M. Laroche, préfet de la Haute-Garonne, agissant au nom du département de la Haute-Garonne, en vertu de la délibération du conseil général du 12 février 1894, et M. Mandement (Félix), entrepreneur de travaux publics, domicilié à Toulouse, 35, allée de Brienne, agissant en son nom personnel,

Ont convenu ce qui suit :

L'article 5 de la convention passée, le 23 février 1894, entre M. le préfet de la Haute-Garonne et M. Mandement, pour la concession d'un chemin de fer d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, est remplacé par la rédaction suivante :

Art. 5. — Le concessionnaire exploitera la ligne concédée à ses risques et périls, quelles que soient ses recettes.

Il prélèvera pour chaque exercice, sur les recettes brutes annuelles, le montant des sommes réellement dépensées et dûment justifiées pour l'exploitation des lignes.

Ces dépenses ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique fixé à 900 francs par kilomètre exploité, plus les deux tiers de la recette brute kilométrique, impôts déduits, soit 900 fr. $+ \frac{2}{3}$ R.

Quand les dépenses d'exploitation, comprenant les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par cette formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant réel des dépenses.

Lorsque les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme que les paragraphes ci-dessus réservent au concessionnaire, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du concessionnaire.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime d'économie, l'excédent appartiendra au département et à l'Etat et viendra en compte, avec les sommes allouées par eux, au prorata de leurs subventions.

Il est entendu que, pour l'application du présent article, on emploiera le chiffre de la recette brute kilométrique correspondant à l'ensemble

de la concession accordée dans les deux départements de la Haute-Garonne et du Gers.

Sont ajoutés, à la suite du cahier des charges joint à la convention du 23 février 1894, les articles 18 *bis*, 19 *bis*, 19 *ter*, 19 *quater*, 29 *bis*, 29 *ter* et 32 *bis*, par application de la circulaire ministérielle du 17 octobre 1881 et conformément à la décision du 24 juin 1895.

Toulouse, le 17 septembre 1895.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Toulouse-Saint-Cyprien (gare Roguet), passera par Plaisance, Fonsorbes, Saint-Clar, Rieumes, Samatan et Lombez (Gers), l'Isle-en-Dodon, Saint-Pé-del-Bosc, et aboutira à Boulogne-sur-Gesse. Un embranchement reliera Fonsorbes, par Saint-Lys, à Sainte-Foy-de-Peyrolières.

*Le reste comme au type* (*).

## 2° Département du Gers.

### CONVENTION.

Entre M. Léonce Boudet, préfet du département du Gers, officier de la Légion d'honneur et officier de l'instruction publique, agissant au nom du département, en vertu des délibérations du conseil général des 12 avril 1893 et 4 avril 1894, de la loi du 11 juin 1880 et du décret du 20 mars 1882,

D'une part ;

Et M. Félix Mandement, entrepreneur de travaux publics, domicilié à Toulouse, 35, allée de Brienne, agissant en son nom personnel,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet du Gers, au nom du département, sous réserve de la loi à intervenir, concède à M. Mandement, qui accepte, la construction et l'exploitation d'une ligne de chemin de fer d'intérêt local à voie unique de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, allant de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, en ce qui concerne le tronçon intermédiaire à établir à l'intérieur du département du Gers, sur le territoire des communes de Saint-Loube-Amades, Laymont, Sauvi-

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, page 264, et *Journal officiel* du 17 avril 1896

mont, Montblanc, Samatan, Lombez, Espaon et Cadeillan ; la ligne sera exécutée conformément à l'avant-projet présenté par M. Mandement, le 26 juillet 1893, avec les modifications que le conseil général a décidé d'y introduire dans la délibération du 4 avril 1894, par laquelle il l'a approuvé, sous réserve desdites modifications.

La longueur qui servira de base pour le calcul de la subvention du département sera déterminée par un chaînage contradictoire. Elle sera mesurée, suivant l'axe de la voie principale, entre les deux points où la ligne traverse les limites séparatives des départements de la Haute-Garonne et du Gers, points déterminés sur le terrain, d'accord entre les agents délégués par les autorités des deux départements. Elle ne pourra dépasser une longueur de 24 kilomètres.

Art. 2. — La durée de la concession est fixée à cinquante années à partir de la date de la loi déclarative d'utilité publique.

Art. 3. — M. Mandement s'engage à fournir, de ses propres deniers, l'entier capital nécessaire aux dépenses totales de premier établissement de la ligne ferrée concédée, comprenant les acquisitions de terrain, la construction des voies (infrastructure et superstructure), des bâtiments, des gares, bureaux, ateliers et dépendances, la fourniture du matériel fixe, du mobilier des gares, de l'outillage des ateliers, du matériel roulant, les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, les frais d'études et de direction des travaux, les intérêts des capitaux engagés, jusqu'à l'ouverture à l'exploitation, enfin l'augmentation du matériel roulant, la pose des voies de garage, l'établissement de nouvelles stations ou haltes, etc., qui seront reconnues nécessaires, au cours de la concession, d'accord entre le département et le concessionnaire. Ce capital ne pourra, d'ailleurs, être pris en compte que jusqu'à un maximum de 52.000 francs par kilomètre pour l'application des articles 13 et 15 de la loi du 11 juin 1880, et les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations, qui y resteront comprises ne pourront être admises en compte que jusqu'à concurrence de 5 0/0 des capitaux.

Art. 4. — Le département s'engage à payer trimestriellement à M. Mandement, à l'aide de ses propres ressources, venant compléter la subvention de l'État, prévue par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et par l'article 13 du décret du 20 mars 1882, les sommes nécessaires pour constituer une subvention annuelle fixe de 2.100 francs par chaque kilomètre de ligne exploité.

En cas de retard apporté par l'Etat au payement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 5. — (Supprimé et remplacé par l'avenant.)

Art. 6. — M. Mandement prélèvera chaque année, sur la part F qui lui est attribuée, une somme de 200 francs par kilomètre pour constituer un fonds spécial de renouvellement. Ce prélèvement cessera lorsque la réserve ainsi constituée atteindra 2.000 francs par kilomètre ; par contre, ce prélèvement sera fait de nouveau dès que le montant du

fonds spécial de renouvellement descendra au-dessous de 2.000 francs par kilomètre, par suite d'exécution de travaux de renouvellement de la ligne, ou du matériel fixe ou roulant, pour le payement desquels ce fonds est spécialement créé. Ce fonds spécial pourra être composé de titres de rente d'Etat français ou d'obligations des six grandes compagnies de chemins de fer français déposés à la Banque de France ; les revenus en seront touchés par M. Mandement, qui en sera propriétaire, et à qui il reviendra de droit à l'expiration de la concession.

Art. 7. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles M. Mandement déclare s'engager. Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges-type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 8, 13, 41, 45 et 56.

Le concessionnaire s'engage à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 8. — M. Mandement s'engage à constituer, dans un délai d'un an à partir de la loi déclarative d'utilité publique, une société anonyme qui se substituera à lui et deviendra solidairement responsable, avec lui et vis-à-vis du département et de l'Etat, de tous les engagements qu'il aurait contractés envers eux.

Cette substitution devra être approuvée par décret délibéré en conseil d'État, conformément à l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 9. — La présente concession ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par la loi déclarative d'utilité publique et lorsque l'État aura pris l'engagement de concourir au payement de la subvention fixe annuelle kilométrique dans les limites maxima déterminées par les articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880 et par l'article 13 du décret du 20 mars 1892, pendant toute la durée de la concession.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge du concessionnaire.

Auch, le 4 avril 1894.

## AVENANT

*A la convention du 4 avril 1894.*

A la suite de la décision prise, le 24 juin 1895, par le ministre des travaux publics, en conséquence de l'avis du conseil d'État.

M. Ardisson, préfet du Gers, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département du Gers, en vertu des délibérations du conseil général du 4 avril 1894 et du 21 août 1895, et M. Mandement (Félix), entrepreneur de travaux publics, domicilié à Toulouse (35, allée de Brienne), agissant en son nom personnel,

Ont convenu ce qui suit :

L'article 5 de la convention passée, le 4 avril 1894, entre M. le préfet du Gers et M. Mandement, pour la concession d'un chemin de fer

d'intérêt local de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse, est remplacé par la rédaction suivante :

Art. 5. — Le concessionnaire exploitera la ligne concédée à ses risques et périls, quelles que soient les recettes.

Il prélèvera pour chaque exercice, sur les recettes brutes annuelles, le montant des sommes réellement dépensées et dûment justifiées pour l'exploitation des lignes.

Ces dépenses ne pourront être portées en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum kilométrique fixé à 900 francs par kilomètre exploité, plus les deux tiers de la recette brute kilométrique, impôts déduits, soit 900 fr. $+ \frac{2}{3}$ R.

Quand les dépenses d'exploitation, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par cette formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant réel des dépenses.

Lorsque les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme que les paragraphes ci-dessus réservent au concessionnaire, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du concessionnaire.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime d'économie, l'excédent appartiendra au département et à l'État et viendra en compte avec les sommes allouées par eux au prorata de leurs subventions.

Il est entendu que, pour l'application du présent article, on emploiera le chiffre de la recette brute kilométrique correspondant à l'ensemble de la concession accordée dans les deux départements de la Haute-Garonne et du Gers.

Auch, le 27 août 1895.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Toulouse-Saint-Cyprien (gare Roguet), passera par Plaisance, Fonsorbes, Saint-Clar, Rieumes, Samatan et Lombez (Gers), l'Isle-en-Dodon, Saint-Pé-del-Bosc, et aboutira à Boulogne-sur-Gesse. Un embranchement reliera Fonsorbes, par Saint-Lys, à Saint-Foy-de-Peyrolières.

*Le reste comme au type* (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, page 264, et *Journal officiel* du 17 avril 1896.

# DÉCRETS

## (N° 78)

[7 mars 1896]

*Décret autorisant le sieur Cassen à établir et à exploiter une grue à vapeur sur le port de Saint-Denis (Seine).*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Le sieur Cassen, propriétaire, demeurant à Saint-Denis, 19, cours Chabrol, est autorisé à établir et à exploiter une grue à vapeur sur le port de la Seine, dans la traversée de Saint-Denis, au lieu dit « la Maison-de-Seine », aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

EXTRAIT DU CAHIER DES CHARGES.

*Installation d'outillage sur le port de Saint-Denis.*

TITRE PREMIER.

OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que le sieur Cassen est autorisé à établir et à exploiter sur le port de la Seine, dans la traversée de Saint-Denis consiste en une grue à vapeur pour le chargement ou le déchargement des bateaux et pour la manutention des marchandises sur le port.

. . . . . .

# (N° 79)

[27 mars 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway à traction mécanique de Bordeaux à Camarsac.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'Etat entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Gironde, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction par moteurs mécaniques, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Bordeaux et Camarsac.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Gironde est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 30 mars 1895, entre le préfet de la Gironde, au nom du département, et la société générale des chemins de fer économiques, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société générale des chemins de fer économiques, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que

la construction ou l'exploitation des lignes de chemin de fer ou de tramways qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1895, le 30 mars,

Entre les soussignés,

M. Berniquet, préfet du département de la Gironde, officier de la Légion d'honneur, agissant au nom du département, en vertu de la délibération du conseil général en date du 22 août 1894 et sous réserve du décret d'utilité publique à intervenir,

D'une part ;

Et M. Emile Level, officier de la Légion d'honneur, directeur de la société générale des chemins de fer économiques, dont le siège est à Paris, rue d'Antin, n° 7, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs réguliers, en date du 22 mars 1895, qui resteront annexés à la présente convention,

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de la Gironde rétrocède à la société générale des chemins de fer économiques, qui accepte, la construction, l'entretien et l'exploitation du tramway à vapeur de Bordeaux à Camarsac, dont la concession est demandée par le département.

Art. 2. — Par le fait de cette rétrocession, la société générale des chemins de fer économiques sera subrogée à toutes les obligations imposées au département par le cahier des charges annexé au décret de concession et à tous les droits assurés au concessionnaire par ledit cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les dérogations prévues à l'article 23 et la suppression des articles 38 et 39.

Art. 3. — Tous les travaux d'infrastructure et de superstructure seront faits par les soins et aux frais de la société générale des chemins de fer économiques. Toutefois, le département de la Gironde fournira à la société les terrains nécessaires à l'exécution de la déviation prévue à l'arrivée de Camarsac. Le département remboursera en outre à la société les dépenses réelles des travaux de ladite déviation, déduction faite des dépenses qui auraient dû être réalisées si le tracé n'avait pas abandonné la route nationale, et avec majoration de 8 0/0 pour avances de fonds, frais de surveillance et frais généraux, sans que le montant de l'allocation du département puisse dépasser 2.500 francs.

Le département fournira les terrains de la déviation précitée dans un délai maximum de dix mois, à partir de la présentation par la société générale des chemins de fer économiques du dossier régulièrement dressé à l'effet de poursuivre les acquisitions.

En cas de retard par le département à livrer les terrains dont il s'agit dans le délai sus-indiqué, les délais d'exécution seraient prolongés en conséquence.

Art. 4. — La société générale des chemins de fer économiques s'engage à exploiter le tramway de Bordeaux à Camarsac à ses risques et périls pendant la durée de la concession, sans aucune subvention de l'Etat ni du département.

Art. 5. — Avant la signature de l'acte de concession, la société générale des chemins de fer économiques rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 16.000 francs en numéraire ou en rente sur l'Etat, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus à la société rétrocessionnaire par cinquièmes, et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 6. — La société rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Bordeaux. Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la préfecture, au bureau du secrétaire général.

Fait en double à Bordeaux, les jour, mois et an que dessus.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteurs mécaniques.

Art. 2. — La ligne partira du passage à niveau du chemin de fer de raccordement des réseaux des compagnies d'Orléans et du Midi à la limite de la commune de Bordeaux, et empruntera la voie publique ci-après désignée : Route nationale n° 136.

Elle aboutira au village de Camarsac.

Dans la partie de la route nationale voisine de Camarsac, où la déclivité dépasse 5 centimètres par mètre, la ligne sera construite en déviation, de manière à réduire la déclivité maxima du tramway à 5 centimètres. La ligne sera également en déviation à l'arrivée même de Camarsac, pour l'établissement de la gare terminus en ce point, parallèlement au chemin d'intérêt commun n° 105.

*Le reste comme au type* (*).

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, page 292.

# (N° 80)

[28 mars 1896]

*Décret portant modification du tracé du tramway d'Armentières à Halluin (Nord) dans les traverses de Frelinghien, Bousbecques et Halluin.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Sont approuvés, par modification à l'avant-projet du tramway d'Armentières à Halluin, déclaré d'utilité publique par le décret ci-dessus visé du 28 juillet 1891, les changements d'emplacement de la voie ci-après :

1° Dans la traverse de Frelinghien, entre les points kilométriques 6km,057 et 6km,382;

2° Dans la traverse de Bousbecques, entre les points kilométriques 19km,878 et 19km,991, 20km,223 et 20km,503,50;

3° Dans la traverse d'Halluin, entre les points kilométriques 23km,699,80 et 23km,849,50.

Le tout conformément aux dispositions des projets ci-dessus visés, présentés par la compagnie rétrocessionnaire de la ligne.

# (N° 81)

[30 mars 1896]

*Décret fixant le maximum de la rente viagère totale à laquelle les cantonniers pourront avoir droit.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Le maximum de la rente viagère totale à laquelle les cantonniers pourront avoir droit, par application du deuxième paragraphe de l'article 9 du décret du 22 février 1896, est fixé, pour l'exercice 1896, aux deux tiers du salaire.

---

# (N° 82)

[1er avril 1896]

*Décret autorisant la reconstruction des portes du bassin à flot de Morlaix.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Il sera procédé à l'exécution des travaux de remplacement des portes d'écluses du bassin à flot du port de Morlaix, conformément aux dispositions générales du projet ci-dessus visé et à l'avis également ci-dessus visé du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — La dépense de ces travaux, évaluée à 130.000 francs, sera imputée sur les ressources annuellement inscrites à la 2e section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

---

# (N° 83)

[1er avril 1896]

*Décret autorisant la construction d'une gare d'évitement au port de Lanouvelle.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont autorisés les travaux de construction d'une gare d'évitement formant darse de transit, au port de Lanouvelle, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet et du projet ci-dessus visés, dont la dépense est évaluée à 285.000 francs, et aux délibérations également ci-dessus visées du conseil général des ponts et chaussées.

Art. 2. — Il est pris acte de l'engagement souscrit par la commission administrative du lamanage du port de Lanouvelle, ainsi qu'il résulte de sa délibération ci-dessus visée, du 15 mars 1894, de contribuer à la dépense par une subvention fixée à 120.000 francs.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs, au fur et à mesure des besoins des travaux. L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics.

Art. 3. — Le surplus de la dépense pris en charge par l'État sera imputé sur les fonds annuellement inscrits à la 2e section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

---

# (N° 84)

[11 avril 1896]

*Décret approuvant la substitution à M. Verstraët et à MM. Lombart-Gerin et Cie, de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets et Luz », comme concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local de Pierrefitte à la Raillère, par Cauterets, et de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à M. Verstraët et à MM. Lombart-Gerin et Cie, de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets et Luz », comme concessionnaire des chemins de fer d'intérêt

local de Pierrefitte à la Raillère, par Cauterets, et de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par la loi ci-dessus visée du 24 juillet 1895.

MM. Lombard-Gerin et Cie et Verstraët demeureront personnellement et solidairement responsables, avec ladite société, pendant un délai de dix ans à dater du présent décret, des engagements qu'ils ont contractés vis-à-vis du département des Hautes-Pyrénées.

Art. 2. — Il est interdit à la « Compagnie des chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets et Luz », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes de chemins de fer mentionnées à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'Etat.

---

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 85)

[31 mai 1895]

*Communes. — Distribution d'eaux. — Ville de Nice. — Interprétation du cahier des charges sur renvoi de l'autorité judiciaire* (*). — (Compagnie générale des Eaux contre sieur Michel.)

*Décidé que la compagnie ne pouvait, pour refuser un abonnement aux eaux périodiques, se prévaloir de ce que la prise d'eau se ferait sur une conduite forcée.*

Considérant que, par jugement en date du 25 mai 1892, le tribunal civil de Nice a sursis à statuer sur l'action du sieur Michel, tendant à faire condamner la compagnie des Eaux à lui payer des dommages-intérêts, à raison du refus de délivrance d'un abonnement aux eaux périodiques avec embranchement direct de la rigole d'amenée des eaux sur la conduite de Fabron, jusqu'à ce que le tribunal administratif compétent ait donné l'interprétation du traité de concession sur le point de savoir si des abonnements aux eaux périodiques ne peuvent être faits qu'à la condition de n'avoir pas recours aux conduites forcées ;

Considérant qu'il résulte de l'ensemble des dispositions du traité de concession, et notamment des articles 5 et 10, que le service des abonnements aux eaux périodiques devait être fait, dans certains cas, au moyen de conduites forcées ; qu'ainsi la compagnie n'est pas fondée à soutenir que, dans tous les cas, les conduites forcées devaient être exclusivement réservées au service des abonnements aux eaux continues ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la conduite de 750 mètres, dite de Fabron, a été construite par la compagnie en prolongement de la rigole secondaire n° 1, en vertu d'un accord

(*) Rapp. 21 novembre 1890, Compagnie des Eaux (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 848).

intervenu, le 20 avril 1885, entre la ville de Nice et le directeur de la compagnie des Eaux, dans le but d'assurer le service des eaux périodiques comme celui des eaux continues; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a interprété les conventions passées en ce sens que la compagnie ne pouvait se prévaloir de la circonstance que la conduite de Fabron est une conduite forcée pour refuser un abonnement aux eaux périodiques avec prise d'eau sur ladite conduite... (Rejet avec dépens.)

---

# (N° 86)

[31 mai 1895]

*Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Élargissement. — Commission départementale. — Recours pour excès de pouvoir. —* (Sieur Roche.)

*Non-recevabilité d'un recours formé pour inopportunité contre une délibération de la commission départementale statuant sur l'élargissement d'un chemin vicinal ordinaire* (*).

*Propriétés bâties comprises par la commission départementale dans les limites du chemin, mais déclarées affranchies de la servitude de reculement: recours sans objet* (**).

Sur le moyen tiré *de l'inutilité de l'élargissement du chemin n° 8 dans la commune d'Axat :*

Considérant que, d'après les dispositions de l'article 88 de la loi du 10 août 1871, les décisions des commissions départementales portant fixation de la largeur des chemins vicinaux peuvent être frappées d'appel devant le conseil général pour cause d'inopportunité ou de fausse appréciation des faits; que, dès lors, le sieur Roche n'est pas recevable à porter sa réclamation devant le Conseil d'État;

*Sur le moyen tiré de ce que la décision de la commission départementale ne pouvait être exécutée, à l'égard de la propriété du requérant, que par voie d'expropriation :*

Considérant qu'en admettant que la nécessité d'exproprier

---

(*) Voy. 4 janvier 1895, Rapp. Gayral (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 5).
(**) Voy. 8 août 1894, Estier (*Ann.* 1895, p. 441).

l'immeuble du sieur Roche pour exécuter le plan général d'alignement ne résultât pas déjà de la délibération de la commission départementale du 24 février 1894, par une nouvelle délibération, en date du 27 octobre suivant, la commission départementale a déclaré explicitement que l'immeuble dont il s'agit ne serait pas soumis à la servitude de reculement; qu'ainsi le pourvoi du sieur Roche est devenu sur ce point sans objet... (Rejet.)

---

# (N° 87)

[31 mai 1895]

*Travaux publics. — Amélioration de l'Adour. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.* — (Sieurs Tourinel et Frison.)

*Clauses dérogatoires aux articles 34 et 43 du cahier des clauses et conditions générales. -- Lorsque les conséquences de la résiliation, tant au point de vue de l'indemnité que de la reprise du matériel, sont prévues au devis spécial de l'entreprise, il y a lieu d'appliquer les articles du devis et non ceux du cahier des clauses et conditions générales (I, II).*

*Diminution de 50 0/0 du cube des dragages prévus: Indemnité due en cas de préjudice : expertise ordonnée (III).*

I. Sur les conclusions *tendant à ce qu'il soit ordonné une expertise pour fixer l'indemnité due aux requérants par application de l'article 34 des clauses et conditions générales :*

Considérant que les requérants soutiennent que l'article 65 du devis prévoit seulement le cas où les travaux sont suspendus ou ajournés par suite de l'insuffisance des crédits ouverts au budget, et ne saurait être appliqué au cas de résiliation provenant du fait de l'administration ;

Mais considérant que ledit article 65 ne dispose pas seulement en vue du cas d'insuffisance des crédits; que, pris dans son ensemble, il a un sens et une portée plus étendus, d'où résulte une dérogation expresse à l'article 34 du cahier des clauses et conditions générales; que cette dérogation a eu pour effet de limiter au vingtième du montant des travaux restant à exécuter lors de la résiliation de l'indemnité due aux entrepreneurs; que ladite in-

demnité, calculée d'après les bases qui précèdent, a été allouée à ceux-ci suivant décision ministérielle du 6 juin 1889, et que les requérants ne sont pas fondés à rien réclamer au delà;

II. *En ce qui touche la reprise du matériel par l'administration et les frais de garde dudit matériel :*

Considérant que l'article 65 du devis a déterminé les droits des entrepreneurs en cas de résiliation; que ceux-ci ne peuvent, par suite, invoquer l'article 43 du cahier des clauses et conditions générales, et que leur réclamation de ce chef doit être rejetée;

III. *En ce qui touche l'indemnité pour la faible proportion des dragages exécutés lors de la résiliation :*

Considérant qu'il est établi que la quantité de dragages exécutés ne s'est élevée qu'à 29.391 mètres cubes, alors que la quantité prévue au projet était de 75.540 mètres cubes, qu'ainsi la quantité exécutée a différé en moins de la quantité prévue de plus de 50 0/0; et que cette diminution, dans le cas où il serait établi qu'il en est résulté un préjudice pour les entrepreneurs, serait de nature à ouvrir à leur profit un droit à indemnité par application de l'article 57 du devis;

Mais considérant qu'il ne saurait être, en l'état, statué sur cette indemnité, et qu'il y a lieu de renvoyer à des experts la mission de rechercher si un préjudice a été causé aux entrepreneurs et quelle en est l'importance... (Il sera, avant faire droit, procédé à une expertise à l'effet de vérifier l'existence, et, le cas échéant, l'étendue du préjudice que les sieurs Tourinel et Frison auraient éprouvé par suite d'une diminution de plus de 50 0/0 dans la quantité des dragages portée au détail estimatif. Faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, trois experts seront désignés, l'un par l'État, un autre par les requérants, le troisième par le président de la section du contentieux. Le ou les experts prêteront serment entre les mains du vice-président du cons. de préf. des Landes. Ils déposeront leur rapport au secrétariat du contentieux du conseil d'État. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Le surplus des conclusions de la requête est rejeté. Les dépens sont réservés pour y être ultérieurement statué.)

# (N° 88)

[31 mai 1895]

*Travaux publics. — Décomptes. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.* — (Sieurs Guillot et Thobie.)

*Art. 41. — Non-recevabilité d'une réclamation ne portant pas sur une erreur matérielle et formulée plus de 20 jours à partir de la notification du décompte (X).*

*Art. 49. — Intérêts. — Lorsqu'il n'est pas justifié que la réception définitive ait été indûment retardée, les intérêts ne sont dus qu'à l'expiration du délai de trois mois qui suivent cette réception (XI).*

*Déblais. — En présence de la disposition du cahier des charges qui porte que les cubes indiqués à l'avant-métré sont forfaitaires, quant aux quantités, si l'entrepreneur n'a pas réclamé dans le délai prescrit, il n'est pas fondé à réclamer une indemnité pour prétendue omission (I).*

*— En présence de la disposition du même cahier des charges portant que le cube des déblais d'emprunt s'obtiendra en prenant la différence entre les déblais et les remblais exécutés, l'entrepreneur, sauf le cas de force majeure, dûment constaté, ne peut prétendre à une indemnité à raison de tassements ou d'éboulements (I).*

*Roc imprévu. — En présence de la disposition forfaitaire du devis qui porte qu'on ne reconnaîtra qu'une seule espèce de déblai, et qui stipule un prix unique applicable aux déblais de toute nature, l'entrepreneur ne saurait prétendre à un supplément de prix à raison de l'existence du rocher dans les tranchées (II).*

*Matériaux refusés à raison de leur mauvaise qualité et non portés au décompte. Régularité (VII).*

*— Matériaux fournis gratuitement en échange d'autres mis à leur disposition : pas d'indemnité (VIII).*

*Omission prétendue au décompte. Absence de justification dans les termes du devis de la fourniture réclamée : rejet (V).*

*Ponts de service destinés à assurer la circulation ; faux frais à la charge de l'entreprise. Rejet (IX).*

*Transports. — Lorsque les prix portés au bordereau sont des prix forfaitaires s'appliquant aux déblais transportés, quels que soient le mode et la distance du transport, l'entrepreneur n'est pas fondé*

*à réclamer un supplément de prix à raison de l'emploi de procédés de transport l'obligeant à faire une reprise (III).*

*Travail compris dans un autre. — Le prix des déblais comprend le prix de l'enlèvement des souches et racines des terrains à fouiller (IV); — Le prix des fers comprend celui des trois couches de peinture (VI).*

I. En ce qui touche *les omissions dans le cube des déblais des tranchées et des emprunts :* — Considérant, d'une part, que la mise à profil du remblai de Massilly était une charge de l'entreprise des requérants ; que, par suite, en l'absence de toute réclamation des sieurs Guillot et Thobie contre les indications de l'avant-métré, ils ne sont pas recevables à réclamer de ce chef un supplément de prix;

Considérant, d'autre part, que le cube des déblais d'emprunt porté au décompte a été calculé d'après la différence entre les déblais et les remblais exécutés; que les requérants soutiennent, il est vrai, que les déblais dont ils réclament le paiement auraient été employés à la réparation de tassements ou éboulements;

Mais, considérant qu'ils n'apportent aucune preuve à l'appui de leur prétention, que, si des tassements ou éboulements se sont produits, les requérants n'en ont pas fait constater l'existence ; que, en tout cas, ils n'établissent pas que, en en réparant les effets, ils soient allés au-delà de l'obligation qui leur incombait d'assurer la mise en état des travaux après la réception provisoire ;

II. *En ce qui touche les déblais pour rochers imprévus :*

Considérant que l'article 98 du devis porte qu'on ne reconnaîtra qu'une seule espèce de déblai, qu'il soit de rocher ou que la nature des terres soit meuble, pierreuse, argileuse ou marneuse, calcaire ou granitique; qu'ainsi le devis stipule un prix unique forfaitaire applicable aux déblais de toute nature, sans classification et que les requérants ne sont pas fondés à soutenir que l'existence du rocher n'était pas prévue au marché ni à réclamer de ce chef un supplément de prix ;

III. *En ce qui touche la reprise des déblais pour déviations :*

Considérant que, pour demander un supplément de prix, les entrepreneurs soutiennent que les déblais destinés aux déviations n'ont pu être transportés au wagon jusqu'à leur destination;

Considérant, en ce qui concerne les déviations prévues au projet, que les prix 4, 5 et 6 du bordereau sont des prix forfaitaires s'appliquant aux déblais transportés, quels que soient le mode et la distance de transport et que, si les entrepreneurs ont employé

des procédés de transport qui les obligeaient à faire une reprise, ils ne sauraient avoir droit de ce chef à un supplément de prix;

Considérant, en ce qui concerne les déblais de la déviation du chemin de Cotte, la seule non prévue au projet, que le conseil de préfecture a fait droit sur ce point à la demande, en allouant aux requérants un supplément de prix de 592 fr. 41; que, dès lors, la réclamation doit être rejetée ;

IV. *En ce qui concerne l'enlèvement des souches et racines :*

Considérant que, d'après l'article 97 du devis, le prix des déblais porté au bordereau tient compte des mains-d'œuvre et faux frais de toute nature; que ces derniers doivent s'entendre notamment des dépenses afférentes au défrichement des terrains à fouiller; que, au surplus, les articles 56 et 58 du devis mettent expressément ce travail à la charge de l'entreprise; qu'il suit de là que c'est à tort que les requérants réclament de ce chef la fixation d'un prix spécial;

V. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 359 fr. 89 pour empierrements omis au décompte :*

Considérant que les requérants réclament le prix d'une fourniture de pierres qu'ils auraient faite pour l'entretien de divers chemins; mais qu'ils n'établissent pas par la production des états d'indication prévus par l'article 118 du devis qu'ils aient fait la livraison de ces pierres et qu'ils ne justifient même pas que cette fourniture leur ait été commandée; que, dès lors, ce chef de réclamation a été avec raison rejeté par l'arrêté attaqué ;

VI. *En ce qui concerne la peinture des parties métalliques des ouvrages d'art :*

Considérant que, aux termes de l'article 92 du devis, les trois couches de peinture seront implicitement comprises dans les prix des fers et fontes et ne seront pas portées en compte ; qu'ainsi les requérants ne sont pas fondés à réclamer en sus de ces prix une somme de 89 fr. 85 pour deux couches de peinture ;

VII. *En ce qui concerne les blocs de pierre approvisionnés au point 197,59 et non portés au décompte :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et du rapport des experts que les blocs de pierre dont s'agit n'ont pu être utilisés à raison de leur mauvaise qualité et qu'ils ont été refusés par l'administration; que c'est donc à bon droit qu'ils n'ont pas été portés au décompte;

VIII. *En ce qui touche diverses fournitures de matériaux qui auraient été omises au décompte :*

Considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que les

18 mètres cubes de moellons employés par l'administration sur le chemin de Cluny à Vosanges ont été fournis par les entrepreneurs gratuitement et en échange d'autres matériaux mis à leur disposition ;

Considérant, d'autre part, que les requérants n'établissent ni que les autres matériaux dont ils demandent le paiement leur aient été commandés, ni qu'ils aient été livrés ou que l'administration en ait fait emploi ; que, par suite, leur demande doit être rejetée ;

IX. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une somme de 893 fr. 70 pour les ponts de service établis sur les déviations du chemin n° 15 :*

Considérant qu'aux termes de l'article 121 sont à la charge de l'entreprise les dépenses à faire pour assurer le maintien convenable de la circulation sur les chemins et routes pendant que l'on exécutera le déplacement ou la modification de ces voies de communication ; qu'ainsi les sieurs Guillot et Thobie ne sont pas fondés à demander le paiement des ponts de service établis par eux sur les déviations du chemin n° 15 de Cluny à Fleurville pour assurer la circulation ;

X. *En ce qui concerne le transport des déblais :*

Considérant que de l'ensemble des circonstances dans lesquelles s'est produite la réclamation et du montant même de la somme demandée il résulte qu'il ne saurait s'agir dans l'espèce d'erreur matérielle ; que, par suite, cette réclamation, qui a été produite plus de 20 jours après la notification du décompte, doit être écartée comme non recevable ;

XI. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

Intérêts des sommes allouées par l'arrêté attaqué, capitalisés les 5 août 1889, 20 novembre 1891, 28 février 1893 et 13 juin 1894 pour produire eux-mêmes intérêts. Surplus des conclusions rejeté.)

---

# (N° 89)

[31 mai 1895]

*Travaux publics communaux. — Décompte. — Palais de Justice.*
(Chapal contre ville de Saint-Étienne.)

*Accident. — Responsabilité. — Recours de l'entrepreneur contre la ville responsable civilement de l'architecte. — Lorsqu'un juge-*

*ment passé en force de chose jugée a déclaré solidairement responsables de la chute d'une partie de l'ouvrage l'architecte et l'entrepreneur, et fixé inégalement les parts de responsabilité leur incombant, l'entrepreneur qui a réparé l'ouvrage est fondé à réclamer de la ville civilement responsable de la faute de son architecte, la part incombant à ce dernier, et le remboursement de la dépense de réparation en tant qu'elle dépasse la part mise à sa charge.*

*Cession de mitoyenneté prétendue faite par la ville à l'entrepreneur : rejet; à l'époque où le traité a été signé, la ville n'avait pas encore acquis le droit dont il s'agit.*

*Déblais en sus de la démolition et de l'enlèvement des matériaux. Allocation due.*

*Erreur matérielle ; rectification.*

*Rabais. — Le prix des vieilles maçonneries qui figure au cahier des charges comme devant venir en diminution des sommes dues à l'entrepreneur doit être déduit desdites sommes évaluées d'après le total des travaux exécutés, rabais déduit.*

I. En ce qui touche *la dépense de rétablissement de la corniche :*

Considérant que ce travail a été rendu nécessaire par un accident survenu le 12 novembre 1884; qu'il résulte de l'instruction que cet accident était imputable à la fois à l'architecte et à l'entrepreneur ; qu'il a donné lieu, en ce qui les concerne, à un procès à la suite duquel, par décision passée en force de chose jugée, la part de responsabilité de chacun d'eux a été fixée à 5/6 pour l'architecte et à 1/6 pour le requérant;

Considérant que, dès lors, le sieur Chapal est fondé à réclamer à la ville, civilement responsable de la faute de son architecte, la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de la part qui doit être mise à la charge de ce dernier, et qu'ainsi il y a lieu d'allouer au requérant la somme de 2.271 fr. 80, représentant les 5/6 de la dépense de réfection ;

II. *En ce qui touche la mitoyenneté des murs séparant la partie anciennement construite de la partie nouvellement édifiée :*

Considérant qu'aucune cession de mitoyenneté ne résulte explicitement des termes du traité passé par la ville avec le requérant; qu'il n'est pas fondé à prétendre que l'article 13 de ce traité doit être néanmoins interprété en ce sens qu'il lui conférerait des droits à cette mitoyenneté ; qu'en effet, à l'époque où le marché du sieur Chapal est intervenu, le département n'avait pas encore cédé à la ville la mitoyenneté dont s'agit, qu'elle n'a acquise que

postérieurement ; qu'il suit de là que ce chef de réclamation du requérant doit être rejeté ;

III. *En ce qui touche le calcul des rabais :*

Considérant que, aux termes de l'article 13 du cahier des charges, la somme de 40.000 francs à laquelle ont été évaluées les constructions devenues la propriété de l'adjudicataire devait être déduite des sommes dues à l'entrepreneur ; que ces sommes ont été avec raison évaluées d'après le total des travaux exécutés, rabais déduit ; qu'ainsi la réclamation du requérant est dénuée de fondement ;

IV. *En ce qui touche les déblais :*

Considérant que le requérant réclame une somme de 7.500 francs pour 2.500 mètres cubes de déblais qui ne lui ont pas été comptés ;

Considérant que, si l'article 13 du devis a mis à la charge de l'entrepreneur la démolition et l'enlèvement des matériaux, ainsi que le nivellement du chantier, il ne lui impose nullement l'obligation d'effectuer à ses frais les déblais provenant de dépôts ou d'éboulements antérieurs à la démolition ; qu'il y a lieu, dès lors, d'allouer de ce chef au sieur Chapal la somme par lui réclamée ;

V. *Sur les conclusions tendant à la rectification du chiffre de l'indemnité allouée par le conseil de préfecture pour perte de bénéfices résultant de la diminution d'épaisseur des murs :* — (Erreur matérielle rectifiée.)...

*Sur les intérêts des intérêts :...*

*En ce qui touche les frais d'expertise :...* — (En sus de la somme de 4.403 fr. 38 mise à sa charge par l'arrêté attaqué, la ville de Saint-Étienne paiera au sieur Chapal la somme de 9.773 fr. 80, avec intérêts du 26 novembre 1887. Les intérêts des sommes dues, tant en vertu de l'arrêté attaqué qu'en vertu de la présente décision, seront capitalisés aux dates des 28 mai 1892 et 29 mai 1895. Les frais d'expertise seront supportés par les parties en cause dans la proportion de 1/4 pour le sieur Chapal et des 3/4 pour la ville de Saint-Étienne. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Surplus des conclusions rejeté. La ville est condamnée aux dépens.)

# (N° 90)

[31 mai 1895]

*Travaux publics communaux. — Marché d'entretien de bâtiments communaux.* — (Sieur Leconte contre ville de Caen.)

*Décidé, par application du cahier des charges, que l'adjudicataire des travaux de serrurerie pour l'entretien des bâtiments communaux d'une ville n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison du préjudice que lui aurait causé l'exécution par d'autres entrepreneurs de divers travaux de voirie ou de travaux neufs étrangers à son marché.*

# (N° 91)

[31 mai 1895]

*Travaux publics communaux. — Église. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité.* — (Ville de Valenciennes contre sieur Batigny.)

*Lorsque la commune a pris possession effective d'une église, c'est à partir de cette prise de possession, et non à dater du versement ultérieur fait par la commune du solde de la subvention promise à la fabrique, que court la prescription décennale contre les réclamations fondées sur des vices de construction* (*).

# (N° 92)

[31 mai 1895]

*Travaux publics communaux. — Architecte. — Honoraires.* (Commune d'Alfortville contre sieur Preux.)

*Projet, plans et devis de travaux communaux commandés par le maire avec l'assentiment du conseil municipal; allocation d'honoraires au taux de 2 fr. 50 0/0. Régularité.*

(*) Voy. 19 décembre 1890, Revoil et autres (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 980).

*Demande en remboursement d'honoraires payés pour travaux neufs : Rejet : si l'architecte s'est engagé à fournir gratuitement ses services pendant une année, cet engagement n'était relatif qu'aux travaux d'entretien.*

SUR LES CONCLUSIONS *de la commune tendant à obtenir le remboursement d'une somme de 2.621 fr. 78, qui aurait été indûment payée au sieur Preux ;*

Considérant que, si le sieur Preux s'est engagé vis-à-vis de la commune d'Alfortville à lui fournir gratuitement ses services pendant une année, il résulte des documents du dossier que, dans l'intention des parties, cette clause de gratuité ne s'appliquait qu'aux travaux d'entretien, ainsi que la commune l'a, d'ailleurs, implicitement reconnu en payant à l'architecte, au cours de la première année, des honoraires à 5 0/0 pour l'exécution de travaux neufs ; que, par suite, la commune requérante n'est pas fondée à soutenir que ces sommes ont été payées par erreur à l'architecte et que ce dernier doit être condamné à rembourser la portion de ses honoraires qui excède la somme de 668 fr. 15, dont elle se reconnaît débitrice envers lui ;

*Sur les conclusions tendant à faire réduire à 668 fr. 15 les honoraires alloués par le conseil de préfecture à l'architecte pour travaux divers :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les plans et devis dont s'agit ont été commandés au sieur Preux par le maire, avec l'assentiment du conseil municipal, et que la commune n'établit pas qu'en allouant de ce chef à l'architecte des honoraires calculés à 2 1/2 0/0 sur le montant des travaux prévus et exécutés, le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation des sommes auxquelles il avait droit... (Rejet avec intérêts de la somme de 1.161 fr. 85 que la commune a été condamnée à payer au sieur Preux, à dater du 17 octobre 1892, jour de la demande. Commune d'Alfortville condamnée aux dépens.)

---

# (N° 93)

[31 mai 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. —* (Com-

pagnie des Chemins de fer du Midi contre sieurs Chamson, Lazerne de Lon et Boher).

*Tierce-expertise. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, en cas de désaccord des experts, la tierce-expertise ne peut plus être ordonnée, alors même que, l'instance ayant été engagée avant la loi nouvelle, une expertise aurait été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807. Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture* (*).

Considérant qu'à la suite des inondations du mois de septembre 1888, les sieurs Causse, ès qualités, Boher et Lazerne de Lon ont saisi le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales d'une demande en indemnité à raison des dommages éprouvés par leurs propriétés voisines de la digue d'Elne ; que, par son arrêté du 8 juin 1889, le conseil de préfecture a ordonné une expertise contradictoire à l'effet de rechercher les causes et le montant des dommages éprouvés ; que l'expert des requérants et celui de la compagnie n'ayant pu se mettre d'accord sur les responsabilités encourues, le conseil de préfecture a, par son arrêté du 23 novembre 1889, ordonné une tierce-expertise ;

Mais considérant qu'à cette dernière date la loi du 22 juillet 1889 était en vigueur et qu'elle ne permettait pas qu'il fût procédé à une tierce-expertise ; qu'ainsi l'arrêté attaqué a été rendu à la suite d'une procédure irrégulière ; qu'il y a lieu d'en prononcer l'annulation et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué de nouveau sur les réclamations des sieurs Causse, Boher et Lazerne de Lon... (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture des Pyrénées-Orientales pour être statué de nouveau sur la réclamation des sieurs Causse ès qualités, Boher et Lazerne de Lon, après une expertise dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889. Les dépens du pourvoi principal seront supportés par les sieurs Causse, ès qualités, Boher et Lazerne de Lon ; ceux des recours incidents seront supportés respectivement par les auteurs de ces recours.)

---

(*) Voy. 20 avril 1894, Vallée-Manson (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 278.)

# (N° 94)

[21 juin 1895]

*Travaux publics. — Chemins de fer. — Ligne de la Châtre à Montluçon. — Travaux de ballastage et de pose de la voie. — Décompte.* — (Sieur Vola.)

*Carrières (Changement de). — Renonciation par l'entrepreneur à l'exploitation d'une des carrières désignées au devis par suite des difficultés pratiques qu'y aurait rencontrées l'emploi de l'excavateur. Demande d'indemnité. Rejet : le devis autorisait l'emploi de la pioche, du pic, de la mine, de l'excavateur, de la drague ou de tout autre procédé d'extraction que l'entrepreneur jugerait convenable, sans qu'il pût s'exonérer d'aucune des dépenses nécessaires et aucun mode spécial d'extraction ne lui était garanti.*

*Dommages à l'entrepreneur. — Travaux exécutés en régie par l'administration en même temps que ceux confiés à l'entrepreneur, ayant, suivant ce dernier, entraîné des difficultés pour le recrutement de son personnel et augmenté le prix des salaires. Rejet d'une demande d'indemnité : l'administration n'a fait exécuter en régie que les travaux dont l'entrepreneur avait refusé, en cours d'entreprise, de se charger.*

*Prix du sabotage de traverses non employées, l'administration ayant induit l'entrepreneur en erreur sur la longueur des voies à poser et lui ayant livré un matériel inutile. Renvoi à une expertise.*

*Foisonnement du ballast. — Demande de supplément de prix de transport. — Rejet : d'après la série des prix, le prix du ballast comprenait à la fois l'extraction, le transport, la charge, la décharge, l'emploi, le règlement et l'entretien, et, d'après le devis, le ballast devait être mesuré au déblai d'après la comparaison entre les profils levés contradictoirement après l'enlèvement de la découverte et après l'achèvement des travaux.*

*Modifications prétendues apportées par l'administration aux plans primitifs des ouvrages d'infrastructure, ayant eu pour effet notamment d'allonger les paliers et d'augmenter les rampes. Renvoi à une expertise pour rechercher si la plate-forme, telle qu'elle a été remise à l'entrepreneur pour effectuer ses travaux de ballastage et de pose de voie, comportait des rampes supérieures à celles*

*indiquées aux projets communiqués avant l'adjudication et pour fixer l'indemnité due, s'il y a lieu.*

*Retard. — Retard apporté par l'administration dans la livraison du matériel des voies ayant amené l'entrepreneur à dépasser le délai d'exécution et lui ayant fait encourir l'amende prévue au devis. Demande d'indemnité. Rejet : l'entrepreneur devait réclamer contre l'application qui lui a été faite de l'article édictant une amende.*

*Retard dans l'exécution des travaux imputable au mauvais état des remblais et tranchées livrées à l'administration. Demande d'indemnité. Rejet : d'après le devis, l'entrepreneur s'était interdit toute réclamation à raison des interruptions et difficultés de toute nature, auxquelles pourraient donner lieu les tassements des remblais ou les éboulements des talus, des tranchées ou des remblais; les difficultés d'exécution, sur lesquelles il fonde sa demande, étaient, d'ailleurs, prévues au projet, et l'entrepreneur pouvait, avant de conclure son marché, se rendre compte de l'état de l'infrastructure.*

*Transports effectués sur la ligne par l'administration pour le compte de l'entrepreneur. Prix. Frais accessoires. Demande de remboursement de ces frais : si l'entrepreneur a bénéficié d'un tarif réduit, il ne se trouvait pas dispensé par son marché du paiement des taxes accessoires que l'administration est autorisée à percevoir.*

*Travaux supplémentaires. — Relevages supplémentaires nécessités par le tassement des remblais livrés par l'administration et par un nivellement nouveau, auquel l'administration aurait fait procéder au cours de l'exécution de l'entreprise. Demande d'indemnité. Rejet : d'après le devis, l'administration se réservait le droit d'augmenter l'épaisseur normale du ballast, dans le cas où, par suite des tassements survenus avant ou après la pose de la voie, la plate-forme du terrassement ne serait plus réglée, dans le sens longitudinal, suivant le profil en long ; d'autre part, il n'est pas établi que le nivellement nouveau ait été exécuté au cours de l'entreprise, et l'entrepreneur ne produit aucun ordre écrit lui prescrivant un changement quelconque dans son entreprise.*

I. Sur les conclusions *du sieur Vola tendant à l'allocation d'une indemnité à raison de l'obligation où il se serait trouvé de renoncer à l'exploitation de la carrière de la Lone, prévue au devis :*

Considérant que deux carrières, la carrière de Beaulieu et la carrière de la Lone, étaient désignées au devis ; que le sieur Vola, qui, au cours de son entreprise, a obtenu l'autorisation d'en exploiter une autre à ses risques et périls, n'allègue pas que l'exploitation

de la carrière de Beaulieu fût de nature à donner lieu à des difficultés imprévues ; qu'il soutient seulement qu'il a dû renoncer à l'exploitation de la carrière de la Lone par suite des difficultés pratiques qu'y aurait rencontrées l'emploi de l'excavateur.

Mais considérant que l'article 6 du devis autorisait l'emploi de la pioche, du pic, de la mine, de l'excavateur, de la drague, ou de tout procédé d'extraction que l'entrepreneur jugerait convenable, sans qu'il pût s'exonérer d'aucune des dépenses nécessaires; qu'aucun mode spécial d'extraction ne lui était garanti; que, dans ces conditions, le sieur Vola ne saurait se prévaloir des difficultés qu'aurait rencontrées, suivant lui, l'emploi de l'excavateur pour soutenir qu'il aurait droit de ce chef à l'allocation d'une indemnité ;

II. *Sur les conclusions tendant à l'allocation d'une indemnité à raison du retard qu'aurait mis l'administration à livrer au sieur Vola le matériel des voies :*

Considérant qu'aux termes de l'article 6 du devis, l'entrepreneur ne devait pas être admis à réclamer à raison des retards apportés dans la livraison du matériel des voies; que, si le sieur Vola avait à se plaindre que la remise tardive d'une partie de ce matériel l'ait amené à dépasser le délai d'exécution qui lui était imparti et lui eût fait encourir l'amende prévue par l'article 30 du devis, il devait réclamer contre l'application de ce dernier article ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les conclusions susvisées du sieur Vola;

III. *Sur la demande d'indemnité pour retards imputables au mauvais état des remblais et tranchées :*

Considérant qu'il résulte de l'article 6 du devis que l'entrepreneur s'était interdit toute réclamation à raison des interruptions et difficultés de toute nature auxquelles pourraient donner lieu les tassements des remblais ou les éboulements des talus des tranchées ou des remblais; que les difficultés d'exécution sur lesquelles il fonde sa demande étaient prévues au projet, puisque l'article 19 fixe d'avance les conditions de prix dans lesquelles il devait enlever les terres provenant d'éboulements; que l'entrepreneur pouvait, avant de conclure son marché, se rendre compte par lui-même de l'état de l'infrastructure ; que, dès lors, il n'est pas fondé à se prévaloir de sujétions imprévues pour réclamer une indemnité ;

IV. *Sur la demande d'indemnité pour modifications apportées au profil en long :*

Considérant que le sieur Vola allègue que les travaux d'infra-

structure auraient été exécutés par l'administration dans des conditions différentes de celles qui résulteraient des plans primitifs, et que les rampes seraient supérieures à celles qui avaient été indiquées dans le profil en long qui lui a été communiqué et qui a servi de base à ses prévisions; qu'il en serait résulté pour lui une perte dans le prix de revient des transports et une prolongation de la durée du travail; que, si ce fait était établi et s'il était justifié des changements importants effectués par l'administration au cours des travaux d'infrastructure et ayant causé des modifications sensibles dans les conditions de l'entreprise, notamment par suite de l'allongement des paliers et de l'augmentation des rampes, ces circonstances pourraient être de nature à amener l'allocation d'une indemnité, et qu'il y a lieu d'ordonner une expertise pour rechercher si la plate-forme, telle qu'elle a été remise à l'entrepreneur pour effectuer ses travaux de ballastage et de pose de voie, comportait des rampes supérieures à celles qui étaient indiquées dans les profils en long qui lui ont été communiqués avant l'adjudication, si, de ce chef, un préjudice a été causé au sieur Vola, et quelle indemnité, dans ce cas, devrait lui être allouée;

V. *Sur la demande d'indemnité pour relevages supplémentaires:*

Considérant que le sieur Vola soutient qu'il aurait été tenu à des relevages supplémentaires nécessités par le tassement des remblais et par un nivellement nouveau, auquel l'administration aurait fait procéder au cours de l'exécution de son entreprise;

Considérant qu'il résulte de l'article 6 du devis que l'administration se réservait le droit d'augmenter l'épaisseur normale du ballast, dans le cas où, par suite des tassements survenus avant ou après la pose de la voie, la plate-forme des terrassements ne serait plus réglée, dans le sens longitudinal, suivant le profil en long; que, dès lors, le sieur Vola n'est pas recevable à réclamer de ce chef; que l'entrepreneur se plaint, en outre, de ce que l'administration aurait fait faire un nivellement nouveau ayant changé le profil en long et ayant eu pour conséquence des sujétions imprévues et des relevages supplémentaires; mais que l'administration nie avoir fait procéder à ce nivellement nouveau au cours de l'entreprise du sieur Vola, qu'il n'a été procédé sur ce point à aucune constatation et que le sieur Vola ne produit aucun ordre écrit lui prescrivant un changement quelconque dans son entreprise; que c'est donc à bon droit que le conseil de préfecture a rejeté sa réclamation;

VI. *Sur la demande d'indemnité fondée sur ce que l'administration,*

*en exécutant simultanément des travaux en régie, aurait causé des difficultés à l'entrepreneur pour le recrutement de son personnel et aurait amené une augmentation des salaires :*

Considérant que l'administration n'a fait exécuter en régie que les travaux dont le sieur Vola a refusé, en cours d'entreprise, de se charger ; qu'en admettant que, par suite de cette circonstance, l'entrepreneur ait éprouvé un mécompte, il n'est pas fondé à s'en plaindre, et que c'est à bon droit que sa réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture ;

VII. *Sur la réclamation tendant au paiement d'un supplément de prix de transport à raison du foisonnement du ballast :*

Considérant qu'aux termes de l'article 1er de la série des prix, le prix du ballast comprenait à la fois l'extraction, le transport, la charge, la décharge, l'emploi, le règlement et l'entretien, et qu'il résulte de l'article 6 du devis que le ballast devait être mesuré au déblai d'après la comparaison entre les profils levés contradictoirement après l'enlèvement de la découverte et après l'achèvement des travaux d'extraction ; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a, sans ordonner d'expertise, refusé d'allouer un supplément de prix pour le transport du ballast à raison du foisonnement ;

..... VIII. *Sur la demande tendant au paiement du sabotage de 764 traverses :*

Considérant que le sieur Vola réclame le prix du sabotage de 764 traverses qu'il n'aurait pas employées, et qu'il fonde sa demande sur ce que l'administration l'aurait induit en erreur sur la longeur de la voie à poser et lui aurait livré un matériel inutile ; que, si ces faits étaient justifiés, il pourrait y avoir lieu au remboursement à l'entrepreneur du travail ainsi effectué, et que ce chef de réclamation doit être renvoyé à l'examen des experts ;

IX. *Sur la demande de détaxe d'une somme de 1.648 fr. 81 :*

Considérant que, sur la somme de 1.648 fr. 81 dont le requérant demande le remboursement, il soutient que 138 fr. 50 ont été l'objet d'une double perception à la gare de la Châtre ; que, sur ce point, sa réclamation doit être renvoyée à l'examen des experts ;

Considérant, en ce qui concerne le surplus de la demande, que le sieur Vola soutient que, pour les transports effectués par l'administration entre Châteauroux et la Châtre, il ne devait que les prix de transport et non les frais accessoires ; mais que cette rétention n'est pas justifiée ; que si l'entrepreneur a bénéficié du tarif réduit de 4 centimes par tonne, il ne se trouvait pas dis-

pensé du paiement des taxes accessoires, que l'administration est autorisée à percevoir en vertu de son cahier des charges; que, dès lors, c'est à bon droit que cette partie de la réclamation a été rejetée par le conseil de préfecture. (Il sera, avant faire droit, par un expert désigné par l'administration des chemins de fer de l'État et par le sieur Vola, ou faute par les parties de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, par trois experts nommés, l'un par l'administration des chemins de fer de l'État, l'autre par le sieur Vola, et le troisième par les deux premiers, ou, à défaut d'accord entre eux, par le président de la section du contentieux du conseil d'État, procédé à une expertise contradictoire sur les réclamations tendant : 1° à l'allocation d'une indemnité pour modifications qui auraient été apportées au profil en long au cours des travaux d'infrastructure; 2° au paiement du sabotage de 764 traverses; 3° au remboursement d'une somme de 138 fr. 50 que le sieur Vola prétend indûment perçue. Les experts prêteront serment soit à Paris, entre les mains du secrétaire du contentieux du Conseil d'État, soit sur les lieux, entre les mains du vice-président du conseil de préfecture ; leur rapport sera déposé au secrétariat du contentieux. Le surplus des conclusions du sieur Vola est rejeté. Les dépens sont réservés.)

---

# (N° 95)

[21 juin 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Dérasement de fortifications.*
(Sieur Perrin.)

*Démolition de maçonneries consentie par l'entrepreneur moyennant l'abandon par l'État des matériaux de démolition, sans garantie de leur valeur; non-lieu à indemnité à raison de leur mauvaise qualité.*

*Remblais. Cube. — Remblais nivelés à une hauteur supérieure à celle indiquée au devis, par suite d'une erreur imputable à l'entrepreneur. Non-lieu à l'allocation d'un supplément de prix pour le cube des remblais employés à cet ouvrage en excédent du cube prévu au devis.*

*Transports. — Distance moyenne des transports à effectuer inexactement appréciée. — Non-lieu à l'allocation d'un supplément*

*de prix, le cahier des charges disposant que les prix de l'adjudication comprennent les transports de toute nature.*

En ce qui concerne *la démolition des maçonneries :*

Considérant que, aux termes de l'article 13 du cahier des charges, l'entrepreneur ne devait recevoir aucun prix pour ce travail ; que les matériaux provenant de la démolition lui étaient seulement abandonnés sans qu'aucune disposition du contrat en ait garanti la valeur ; qu'ainsi il n'est pas fondé à se prévaloir de la mauvaise qualité des matériaux extraits pour demander un supplément de prix ;

*En ce qui concerne le cube des remblais :*

Considérant que le sieur Perrin s'est engagé, moyennant un prix fixé à forfait, à exécuter ses nivellements d'après un plan horizontal déterminé par la hauteur du terrain naturel avoisinant : que, s'il a été autorisé, pour la « zone » de la Vitriolerie, à exécuter son travail suivant plusieurs plans se raccordant aux terrains voisins qui étaient à des hauteurs différentes, il résulte de l'instruction que c'est uniquement par suite d'une erreur de sa part qu'il a nivelé les remblais dans cette partie de l'entreprise à une hauteur supérieure à celle indiquée ; que, par suite, il n'est pas fondé à demander de ce chef un supplément de prix ;

*En ce qui concerne les transports :*

Considérant qu'aux termes de l'article 8 du cahier des charges les prix de l'adjudication comprennent les transports de toute nature ; qu'en admettant que la distance moyenne des transports à effectuer ait été inexactement appréciée, l'entrepreneur ne peut revenir sur les prix par lui consentis pour demander de ce chef une allocation supplémentaire.... (Rejet.)

---

# (N° 96)

[28 juin 1895]

*Cours d'eau. — Étang. — Usine. — Règlement. — Pouvoirs du préfet. — Arrêté portant réglementation de l'usine non notifié. — Arrêté enjoignant l'exécution du précédent arrêté.* — (Sieur Martin.)

*La circonstance qu'un arrêté préfectoral portant règlement d'une usine et déterminant l'abaissement du niveau légal d'une retenue,*

*n'a pas été notifié, ne peut avoir pour effet de vicier l'arrêté qui enjoint d'araser les vannes de retenue dudit niveau.*

*Il n'appartient pas au préfet de régler le niveau d'une usine sur un étang, si celui-ci est alimenté par un cours d'eau* (*).

*Le préfet qui ordonne l'abaissement de la retenue d'un moulin, en vue d'assurer l'écoulement des eaux et de prévenir les inondations, ne commet pas un excès de pouvoir.*

SUR LE GRIEF TIRÉ *de ce que l'arrêté du 2 juin 1891 serait intervenu sans que l'arrêté du 3 décembre 1889 ait été notifié au requérant :*

Considérant que le défaut de notification de l'arrêté en date du 3 décembre 1889 ne peut avoir aucune influence sur la légalité de l'arrêté postérieur du 2 juin 1891, qui doit être examiné en lui-même au point de vue de sa régularité et des mesures qu'il a prescrites ;

*Sur le grief tiré de ce que les pouvoirs conférés à l'administration pour la police des cours d'eau ne concernent pas les étangs :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'étang de Bienné est alimenté par le cours d'eau la Zodde ; qu'il appartient, dès lors, au préfet d'en régler le niveau ;

*Sur le grief tiré de ce que le préfet se serait inspiré uniquement d'intérêts particuliers :*

Considérant qu'en ordonnant l'abaissement de la retenue du moulin du sieur Martin, dans le but d'assurer l'écoulement des eaux, et de prévenir ainsi les inondations, le préfet a usé de ses pouvoirs dans un intérêt général... (Rejet.)

---

# (N° 97)

[28 juin 1895]

*Procédure. — Expertise. — Honoraires d'expert. — Règlement. Compétence. — Opposition.* — (Sieur Deschamps.)

*Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour fixer, en audience publique et par une disposition de son arrêté sur le fond, les honoraires d'un expert. Il n'appartient qu'au vice-président du conseil de les taxer.*

*L'arrêté par lequel le conseil de préfecture rejette l'opposition*

---

(*) Voy. 2 mars 1888, Decamps (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 226).

*formée contre un précédent arrêté réglant incompétemment les honoraires d'un expert, ne doit pas être annulé par voie de conséquence de l'annulation dudit arrêté.*

Considérant que l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889 dispose que les vacations, frais et honoraires des experts sont liquidés et taxés par arrêté du président du conseil de préfecture, sauf aux experts et aux parties à contester cette liquidation, dans le délai fixé, devant le conseil de préfecture, statuant en chambre du conseil; que la première partie de cette disposition de l'article 23 a été reproduite par l'article 63 de la même loi, et qu'il résulte de leur combinaison avec l'article 65 qu'il ne peut, dans le sens de ce dernier article, y avoir lieu par le conseil de préfecture de faire lui-même en audience publique la liquidation dont s'agit; qu'ainsi le conseil de préfecture n'est pas compétent pour exercer directement une attribution que la loi ne confère qu'au président seul;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les frais d'expertise, sur lesquels porte la contestation, n'ont pas été liquidés et taxés par arrêté du président du conseil de préfecture; que la liquidation en a été opérée par l'arrêté du conseil de préfecture du 19 décembre 1891, qui a statué sur le fond; qu'en procédant de la sorte, le conseil de préfecture a excédé les limites de sa compétence et que, sur ce point, son arrêté doit être annulé;

Considérant qu'il y a lieu d'annuler par voie de conséquence l'arrêté du conseil de préfecture du 30 janvier 1892 qui, sur l'opposition formée par le sieur Deschamps contre l'arrêté du conseil de préfecture du 19 décembre 1891, a maintenu les dispositions de cet arrêté qui faisaient grief au requérant... (Arrêté annulé en tant qu'il a liquidé les frais, vacations et honoraires dus au sieur Deschamps pour l'expertise à laquelle il a été procédé dans l'instance pendante entre le département de la Haut-Marne et les sieurs Piet et Cie. Arrêté du 30 janvier 1892 annulé par voie de conséquence. Sieur Deschamps renvoyé à se pourvoir en liquidation desdits frais, vacations et honoraires, devant le président du conseil de préfecture de la Haute-Marne.)

# (N° 98)

[28 juin 1895]

*Travaux publics. — Ports maritimes. — Décompte. — Cahier des charges.* — (Sieurs Escarraguel et Duffieu.)

*Art.* 30, 31, 32 *et* 33. — *Renonciation expresse des entrepreneurs à se prévaloir de ces articles : application de cette renonciation.*

*Art.* 39. — *Réclamations, contre l'application des prix de certains dragages portés aux carnets d'attachements, signés par l'entrepreneur sans réclamations ni réserves, formées hors du délai de dix jours prévu par le cahier des charges : non-recevabilité.*

*Durée des travaux prolongée au-delà des deux ans prévus au marché, sans la faute des entrepreneurs : droit à l'indemnité mensuelle stipulée pour ce cas.*

*Perte d'une drague, laissée à la charge de l'entreprise, par application du marché.*

*Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise; caractère préparatoire. Recours dès lors recevable en même temps que le recours sur le fond.*

*Résiliation. — Non-lieu à prononcer la résiliation au profit de l'entrepreneur qui a abandonné les travaux avant le délai de trois ans à l'expiration duquel la résiliation devait être prononcée.*

En ce qui touche le recours du Ministre :

I. *Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le ministre ne se serait pas pourvu contre l'arrêté du* 19 *avril* 1890, *qui a prescrit l'expertise :*

Considérant que l'arrêté du 19 avril 1890, par lequel le conseil de préfecture a ordonné une expertise sur la question de savoir si les entrepreneurs ont, au cours des travaux, rencontré un banc de rocher calcaire non prévu au devis, est purement préparatoire; que, dès lors, il appartient au ministre de le discuter en même temps que l'arrêté rendu sur le fond, et que la circonstance que le recours ne contiendrait pas de conclusions spéciales contre l'arrêté préparatoire ne saurait avoir pour effet de rendre non recevables les conclusions dirigées contre l'arrêté définitif.

II. Au fond :

Considérant que, pour allouer aux entrepreneurs une indemnité de 40.320 francs, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce qu'ils

auraient extrait 700 mètres cubes de rocher calcaire non prévu au devis;

Mais considérant que le bordereau des prix prévoyait, sous le n° 1, un prix de 3 francs par mètre cube de dragages de toute nature et, sous le n° 2, un prix de 50 francs par mètre cube de dragages de gros blocs mesurant plus d'un dixième de mètre cube; qu'à la date du 8 avril 1886, il a été formé un prix nouveau n° 1 *bis* pour dragages exécutés ou à exécuter dans les enrochements; et que, dans la convention supplémentaire du même jour, les entrepreneurs se sont engagés à ne faire aucune réclamation, quelle que fût la manière dont se repartirait en définitive la masse des dragages entre les ouvrages payés par les prix 1, 1 *bis* et 2;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les carnets d'attachements tenus en exécution de l'article 5 du cahier des charges au fur et à mesure des dragages indiquaient non seulement le cube de chaque espèce de dragages, mais encore le prix afférent à chacune d'elles; que si les entrepreneurs entendaient soutenir qu'une partie des matériaux extraits ne rentrait dans aucune des catégories auxquelles s'appliquaient le marché et la convention et qui étaient portés sur les carnets d'attachements, ils devaient formuler par écrit leurs observations contre lesdits attachements dans le délai prévu par l'article 39 des clauses et conditions générales;

Considérant qu'au contraire ils les ont acceptés et signés sans observations, ni réserve, et que, s'ils ont, dans des lettres en date du 17 mars 1887, réclamé contre la nature imprévue des dragages, ces réclamations, présentées en dehors du délai de dix jours imparti par l'article 39 des clauses et conditions générales, n'ont pu avoir pour effet de les relever de la déchéance encourue; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a fait droit à leurs conclusions et a mis les frais d'expertise à la charge de l'État.

III. En ce qui touche la requête des entrepreneurs :

*Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité mensuelle à raison de la prolongation de la durée d'exécution des travaux au-delà du délai de deux ans prévu par le cahier des charges :*

Considérant qu'aux termes de l'article 8 du cahier des charges, si par une cause non imputable aux entrepreneurs, l'exécution du dragage ne pouvait être terminée dans un délai de deux ans, les entrepreneurs auront droit, pour chaque mois ou portion de mois, en dehors du prix des travaux et jusqu'à la réception provisoire, à l'allocation d'une somme fixe de 300 francs, diminuée du rabais de l'adjudication;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux ont commencé le 12 octobre 1883; que les entrepreneurs ont presque immédiatement rencontré dans leurs dragages des enrochements non prévus au devis et présentant des difficultés d'extraction toutes particulières, qui ont eu pour effet nécessaire de prolonger la durée des travaux au-delà de deux ans prévu par l'article 8 précité du cahier des charges; que si, par la convention additionnelle du 6 mars 1886, il a été formé un prix nouveau pour le paiement des dragages dans les enrochements, cette convention ne renferme aucune modification à la durée primitivement assignée aux travaux; que, dès lors, les entrepreneurs ne sauraient être considérés comme ayant implicitement renoncé à se prévaloir du bénéfice de l'article 8 précité et qu'ils sont fondés à réclamer l'indemnité mensuelle prévue audit article, à partir du 12 octobre 1886 jusqu'au jour où les travaux ont été abandonnés.

IV. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à ce que la résiliation de l'entreprise soit prononcée à leur profit et aux conditions prévues par l'article* 8 *du cahier des charges :*

Considérant qu'aux termes de l'article 8 du cahier des charges, si, par un fait non imputable aux entrepreneurs, les travaux n'étaient pas terminés à l'expiration de la troisième année, l'administration, sur la demande de l'adjudicataire, prononcera la résiliation de l'entreprise; qu'elle pourra également la prononcer de sa propre initiative; que, dans l'un et l'autre cas, il sera alloué aux entrepreneurs une indemnité égale au vingtième des dépenses restant à faire en vertu de l'adjudication, après le retranchement d'un sixième;

Considérant que les travaux ayant commencé le 12 octobre 1884, c'est seulement le 12 octobre 1887 que les entrepreneurs étaient recevables à demander la résiliation par application de l'article 8 précité; mais que, dès le mois de juillet précédent, ils avaient suspendu les travaux et s'étaient refusés à les reprendre malgré des ordres de service répétés de l'administration; que, dès lors, les entrepreneurs, qui avaient demandé la résiliation avant l'expiration du délai de trois ans prévu par le marché, ne sont pas fondés à soutenir que c'est par suite d'un fait imputable à l'administration que la durée des travaux a dépassé son terme; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leurs conclusions sur ce point;

V. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à l'allocation d'une indemnité de* 185.000 *francs pour perte de la drague n°* 3 *et frais de remplacement :*

Considérant qu'aux termes de l'article 12 du devis les entrepreneurs n'ont droit à aucune indemnité, même dans le cas de force majeure, à raison d'avaries, perte ou destruction de tout ou partie du matériel flottant, quelles que soient d'ailleurs la cause ou l'importance du dommage; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les conclusions des entrepreneurs à fin d'indemnité;

VI. *Sur les conclusions des entrepreneurs tendant à ce qu'il leur soit fait remise du rabais de l'adjudication à raison de la suppression presque complète des dragages ordinaires :*

Considérant que, si les dragages de toute nature ont été réduits de plus d'un sixième et si la masse totale des dragages exécutés par les entrepreneurs a été diminuée de près d'un tiers, les entrepreneurs se sont engagés par la convention supplémentaire des 6 mars, 8 avril 1886, à ne faire aucune réclamation, quelle que fût la manière dont se répartirait, en définitive, la masse des dragages entre les ouvrages payés par les prix nos 1, 1 *bis* et 2, et à ne se prévaloir, en aucun cas, des articles 30, 31, 32 et 33 des clauses et conditions générales pour demander une indemnité ou la résiliation de leur entreprise; que, dès lors, ils ne sont pas fondés aujourd'hui à revenir sur cette renonciation.

VII. *Sur les intérêts et les intérêts des intérêts :*

L'État paiera aux sieurs Escarraguel et Duffieu une somme de 2.700 francs avec les intérêts à compter du 22 mars 1889. Les intérêts des sommes dues aux entrepreneurs seront capitalisés aux dates des 13 juin 1890, 2 février 1892, 9 mai 1893, 11 mai 1894, 21 mai 1895, pour produire eux-mêmes des intérêts... (Arrêté du 19 mars 1891 annulé. Frais d'expertise à la charge des entrepreneurs. L'État supportera un cinquième des dépens exposés par les entrepreneurs dans le recours n° 74,709.)

---

# (N° 99)

[28 juin 1895]

*Travaux publics. — Rues et places. — Dommages. — Ville de Paris.*
(Sieur Planchon contre Ville de Paris.)

*Dommage résultant de travaux postérieurs à l'acquisition du réclamant ; action recevable sans l'intervention du vendeur, bien*

*que le nivellement nouveau eût déjà reçu un commencement d'exécution avant la vente* (*).

*Le propriétaire d'un terrain qui a conservé des accès normaux suffisants n'a pas droit à une indemnité si, d'une part, ces accès ne sont insuffisants qu'à raison de la nature spéciale de son industrie, et si, d'autre part, le dommage est dû pour la plus grande partie aux aménagements du propriétaire* (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de raccordement de la rue des Saules avec la rue Caulaincourt ont été effectués postérieurement à l'acquisition faite, en 1879, par les sieurs Planchon ; que c'est donc à tort que l'arrêté attaqué a opposé aux requérants une fin de non-recevoir tirée de ce que le droit éventuel à une indemnité serait né en la personne de leur

---

(*) Les circonstances de fait de l'espèce actuelle sont utiles à rappeler. — En 1878, la propriété, acquise ultérieurement par les sieurs Planchon, formait l'encoignure d'une rue privée, dite rue des Saules, à laquelle elle accédait de plain-pied. et de la rue Caulaincourt, nouvellement ouverte, située à 6 ou 7 mètres en contre-haut et au niveau de laquelle le terrain fut immédiatement placé au moyen de remblais. La rue Caulaincourt s'arrêtait alors brusquement à sa rencontre avec la rue des Saules, qui la traversait perpendiculairement en contre-bas. — En 1879, MM. Planchon achètent le terrain et le déblaient de manière à le remettre au niveau de la rue des Saules. — En 1883, la Ville continue l'exécution de la rue de Coulaincourt et raccorde avec son niveau la rue des Saules dont elle a exproprié le sol. — La propriété Planchon se trouvant en contre-bas, la Ville maintient, au-devant d'elle, l'ancienne chaussée de la rue des Saules sur une largeur de 5 mètres et la raccorde directement d'un bout avec la rue Caulaincourt par un escalier placé à la jonction des deux rues et à l'autre extrémité avec la chaussée même de la rue des Saules. — Les sieurs Planchon, entrepreneurs de maçonnerie, se plaignent de l'exhaussement de la rue des Saules et du peu de largeur laissée à l'ancienne rue, qui rendait difficile l'entrée de leur matériel et notamment de leurs échelles, qui atteignent jusqu'à 10 mètres de longueur. — La Ville répond qu'elle n'avait pas à se préoccuper de la profession spéciale des requérants, qu'elle avait assuré des accès normaux à leur propriété et qu'elle ne devait rien de plus (Voy. 4 février 1869, ville de Paris, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 114) ; que, d'ailleurs, les réclamants ne pouvaient ignorer les projets de la Ville d'achever la rue Caulaincourt laissée provisoirement inachevée, ce qui impliquait le raccordement et, par suite, de l'exhaussement de la rue des Saules ; qu'ils avaient commis une imprudence, sinon une faute, en déblayant, pour le remettre au niveau de la rue des Saules, le terrain que l'ancien propriétaire avait remblayé jusqu'à la hauteur de la rue Caulaincourt nouvellement créée.

vendeur et qu'ils ne justifieraient pas que ce droit leur ait été cédé ;

Mais, considérant que les travaux exécutés ont maintenu au-devant de la porte du hangar, sis rue des Saules, une voie de 5 mètres de large, suffisante pour des véhicules d'une dimension ordinaire ; que les requérants possèdent d'autres accès soit sur la rue Caulaincourt, soit sur une autre partie de la rue des Saules ; qu'au surplus les sieurs Planchon ont déblayé une portion de leur terrain qui avait été relevée au niveau de la rue Caulaincourt et qu'ils ont construit le hangar donnant rue des Saules à une époque où ils ne pouvaient ignorer que le prolongement en remblai de la rue Caulaincourt et son raccordement par un escalier avec la rue des Saules était décidé et allait être incessamment entrepris ; que, dès lors, ils ne peuvent que s'imputer à eux-mêmes les conséquences dommageables des dispositions qu'ils ont prises pour l'aménagement de leur immeuble ; que, dans ces circonstances, les sieurs Planchon ne sont pas fondés à demander une indemnité à raison de la gêne d'accès que leur ont causée les travaux susmentionnés... (Rejet.)

---

# CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

## (N° 100)

[2 avril 1896]

*Les cantonniers conserveront l'intégralité de leur salaire pendant les périodes d'instruction militaire auxquelles ils prendront part.*

Monsieur le Préfet, l'attention de l'Administration a été appelée sur la question de savoir si les cantonniers des services de routes, de navigation et de ports maritimes, peuvent recevoir, en temps de paix, la totalité de leur salaire pendant la durée des exercices ou manœuvres auxquels ils sont convoqués, comme appartenant à la réserve de l'armée active ou à l'armée territoriale.

J'ai décidé que les cantonniers seraient maintenus en possession de l'intégralité de leur salaire pendant les périodes d'instruction militaire accomplies par eux.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
ED. GUYOT-DESSAIGNE.

## (N° 101)

[20 avril 1896]

*Conducteurs subdivisionnaires. — Exécution de la circulaire du 25 novembre 1895.*

Monsieur l'Ingénieur en chef, j'ai appris que, dans certains services, les Ingénieurs demandent aux conducteurs subdivisionnaires deux et même trois expéditions des rapports que ces derniers sont appelés à fournir en exécution de ma circulaire du 25 novembre 1895.

Je vous prie de tenir la main à ce qu'il n'en soit pas ainsi.

Les conducteurs subdivisionnaires ne doivent adresser à l'Ingénieur ordinaire qu'une seule expédition de leurs rapports.

C'est à l'Ingénieur ordinaire qu'il appartient de faire faire dans son bureau les copies des rapports des subdivisionnaires, lorsqu'il le juge utile.

Le même mode de procéder doit être suivi par l'Ingénieur en chef.

Il n'est, du reste, rien innové à ma circulaire du 25 novembre 1895 et, conformément à ses prescriptions, les rapports ou projets des subdivisionnaires devront toujours, qu'ils aient été copiés ou non, être joints aux dossiers.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
Ed. GUYOT-DESSAIGNE.

---

# (N° 102)

[21 avril 1896]

*Personnel du service du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Franchise postale. — Envoi d'un décret en date du 14 mars 1896.*

Monsieur le Préfet, j'ai l'honneur de vous adresser ampliation d'un décret, en date du 14 mars 1896, portant concession de la franchise postale, d'une part, pour la correspondance officielle adressée, sous mon contreseing, par les différents services de l'Administration centrale, aux Contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer, aux Contrôleurs-comptables et aux Contrôleurs du travail, et, d'autre part, pour la correspondance de service que ceux-ci ont à échanger avec divers autres fonctionnaires.

Je vous serai obligé de m'accuser réception de ce décret, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs et à MM. les Fonctionnaires du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics,*
Pour le Ministre et par autorisation :
*Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,*
E. HENRY.

*Décret.*

Le Président de la République,

Vu les articles 1 et 2 de l'Ordonnance du 17 novembre 1844 ;

Vu le décret du 30 mai 1895 portant réorganisation du service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer ;

Sur le rapport du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes,

Décrète :

Art. 1er. — Les fonctionnaires désignés au tableau annexé au présent décret sont autorisés à correspondre entre eux en franchise, par la poste, dans les conditions indiquées au même tableau.

## DÉSIGNATION DES FONCTIONNAIRES ET DES PERSONNES

| AUTORISÉS à contresigner leur correspondance de service. | AUXQUELS LA CORRESPONDANCE DE SERVICE DES FONCTIONNAIRES ET DES PERSONNES DÉ dans la colonne ci-contre doit être remise en franchise |
|---|---|
| Ministre des travaux publics. | Contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer.....<br>Contrôleurs comptables.....<br>Contrôleurs du travail.....<br>Commissaire de surveillance administrative des chemins de fer<br>Commis des ponts et chaussées.....<br>Conducteurs des ponts et chaussées.....<br>Contrôleurs comptables..... } attachés au s contrôle d réseau que l signataire.. |
| Contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer. | Contrôleurs généraux de l'exploitation commerciale des chemins de fer.....<br>Contrôleurs des mines attachés au service du contrôle du même réseau que le gnataire.....<br>Contrôleurs du travail, attachés au service du contrôle du même réseau que le gnataire.....<br>Ingénieurs en chef des mines attachés au service du contrôle du même réseau contresignataire.....<br>Ingénieurs en chef des mines en résidence dans les départements compris en en partie dans le réseau du contresignataire.....<br>Ingénieurs en chef des ponts et chaussées attachés au service du contrôle réseau que le contresignataire.....<br>Ingénieurs en chef des ponts et chaussées en résidence dans les départements en tout ou en partie dans le réseau du contresignataire.....<br>Ingénieurs ordinaires des mines attachés au service du contrôle du même réseau contresignataire.....<br>Ingénieurs ordinaires des mines en résidence dans les départements compris en en partie dans le réseau du contresignataire.....<br>Ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées attachés au service du contrôle réseau que le contresignataire.....<br>Ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées en résidence dans les départements en tout ou en partie dans le réseau du contresignataire.....<br>Inspecteurs de l'exploitation commerciale des chemins de fer (principaux ou pa attachés au même réseau que le contresignataire.....<br>Inspecteur général des mines chargé de l'inspection des chemins de fer de l'Ét<br>Inspecteur général des mines directeur du contrôle du réseau auquel est attach tresignataire.....<br>Inspecteur général des ponts et chaussées chargé de l'inspection des chemins l'État.....<br>Inspecteur général des ponts et chaussées, directeur du contrôle du réseau a attache le contresignataire.....<br>Inspecteur des ports en résidence dans les départements compris en tout ou dans le réseau du contresignataire.....<br>Inspecteurs principaux de l'exploitation commerciale des chemins de fer des autres que celui du contresignataire.....<br>Maires des communes comprises dans l'étendue du réseau.....<br>Préfets des départements compris en tout ou en partie dans le réseau du contres<br>Procureurs de la République en résidence dans le réseau du contresignataire...<br>Sous-Ingénieurs des ponts et chaussées attachés au service du contrôle du mêm que le contresignataire.....<br>Sous-Ingénieurs des ponts et chaussées en résidence dans les départements en tout ou en partie dans le réseau du contresignataire.....<br>Sous-préfets des arrondissements compris en tout ou en partie dans le réseau tresignataire..... |
| Contrôleurs-comptables et contrôleurs du travail. | Ingénieurs en chef des mines attachés au service du contrôle du même réseau contresignataire.....<br>Ingénieurs en chef des mines chargés de l'étude ou du contrôle des travaux min de fer compris dans le réseau du contresignataire.....<br>Ingénieurs en chef des ponts et chaussées attachés au service du contrôle réseau que le contresignataire.....<br>Ingénieurs en chef des ponts et chaussées...<br>Ingénieurs ordinaires des mines.....<br>Ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées. } chargés de l'étude ou du co travaux d'un chemin de fer co le réseau du contresignataire.<br>Ingénieurs ordinaires des ponts et chaussées attachés au service du contrôle réseau que le contresignataire.....<br>Ingénieurs ordinaires des mines attachés au service du contrôle du même réseau contresignataire.....<br>Inspecteur général des mines, chargé de l'inspection des chemins de fer de l'Ét<br>Inspecteur général des mines, directeur du contrôle du réseau auquel est attac tresignataire.....<br>Inspecteur général des ponts et chaussées chargé de l'inspection des chemins l'État.....<br>Inspecteur général des ponts et chaussées, directeur du contrôle du réseau attaché le contresignataire..... |

| FORME sous laquelle la CORRESPONDANCE est en franchise doit être présentée. | ARRONDISSEMENT OU CIRCONSCRIPTION dans l'étendue duquel LA CORRESPONDANCE VALABLEMENT CONTRESIGNÉE circule en franchise. |
|---|---|
| Lettre fermée. | Toute la République. |
| Lettre fermée. | *Idem.* |
| Lettre fermée. | *Idem.* |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | Toute la République. |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | Étendue du réseau. |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | Toute la République. |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | » |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | *Idem.* |
| Sous bande. | Étendue du réseau. |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |
| Sous bande. | Étendue du réseau. |
| Sous bande. | Paris ou étendue du réseau. |

Art. 2. — Le Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait à Paris, le 14 mars 1896.

Signé : FÉLIX FAURE.

Par le Président de la République :
*Le Ministre du Commerce,*
*de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes,*
Signé : G. MESUREUR.

---

# (N° 103)

[22 avril 1896]

*Allocations départementales et vicinales. — Retenues pour le service des pensions civiles.*

Monsieur l'Ingénieur en chef, la Cour des Comptes a demandé, à diverses reprises, que les Ingénieurs du service ordinaire des Ponts et Chaussées qui ont dans leurs attributions les routes départementales et les chemins vicinaux, supportent les retenues pour les pensions civiles sur les allocations qui leur sont attribuées sur les fonds départementaux ou vicinaux.

Il a paru à la Cour que l'exemption dont ces allocations ont été l'objet, depuis la mise en vigueur de la loi du 9 juin 1853, était contraire aux dispositions inscrites au 3e paragraphe de l'article 4 de ladite loi. Ces dispositions prescrivent le prélèvement des retenues, telles qu'elles sont déterminées à l'article 3, sur les traitements et les différentes rétributions des fonctionnaires et des agents qui, sans cesser d'appartenir au cadre permanent d'une Administration publique et en conservant leurs droits à l'avancement hiérarchique, sont rétribués en tout ou partie sur les fonds départementaux ou communaux, sur les fonds des compagnies concessionnaires et même sur les remises et salaires payés par les particuliers.

Telle est la question dont M. le Premier Président de la Cour des Comptes et M. le Ministre de l'Intérieur viennent de m'entretenir, en insistant sur la nécessité d'une solution urgente et définitive.

J'ai procédé à une étude approfondie du dossier, ainsi que des

textes législatifs, et cette étude m'a convaincu du bien-fondé des observations de la Cour. Il est certain que l'Administration des Travaux publics est dans l'obligation de faire aux Ingénieurs du service ordinaire, qui sont chargés, en même temps, des routes départementales ou des chemins vicinaux, application des articles 3 et 4 de la loi du 9 juin 1853. Elle doit leur tenir compte, toutefois, de la réserve inscrite à l'article 21 du décret du 9 novembre de la même année, affranchissant des retenues les sommes payées à titre de frais de voyage, de bureau, de loyer, etc.

J'ai, en conséquence, décidé qu'à partir du 1er juillet 1896 les Ingénieurs des Ponts et Chaussées chargés, en outre, du service ordinaire des routes départementales et des chemins vicinaux subiront, sur la part des indemnités départementales ou vicinales qui ne supporte pas de charges de service, les retenues prescrites par l'article 3 de la loi du 9 juin 1853.

Pour me mettre à même d'établir les titres de perception afférents au présent exercice, je vous prie de remplir et de m'adresser, à bref délai, un état dont le modèle est annexé à la présente circulaire.

Vous aurez, d'ailleurs, à m'adresser chaque trimestre un état semblable, indiquant très exactement toutes les modifications survenues dans la situation des Ingénieurs.

Cette pièce devra me parvenir au plus tard le 15 du mois qui suit l'expiration du trimestre, en même temps que celle relative aux agents en activité et payés entièrement sur d'autres fonds que ceux du Trésor.

J'ajouterai que les retenues sur les indemnités départementales et vicinales seront précomptées et mandatées collectivement au nom du Trésorier-Payeur général chargé de l'encaissement pour le compte du Receveur central de la Seine, dans les formes prescrites par la circulaire du 15 juillet 1891.

MM. les Préfets seront informés directement de ces nouvelles dispositions par les soins de M. le Ministre de l'Intérieur.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
Ed. Guyot-Dessaigne.

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

DIRECTION
DU PERSONNEL
ET
DE LA COMPTABILITÉ

DIVISION DU PERSONNEL.

4e BUREAU.

Retenues
pour les pensions civiles.

Année 189 .

# ROUTES DÉPARTEMENTALES ET CHEMINS VICINAUX

## DÉPARTEMENT D

*État des retenues à opérer pour le service des pensions civiles sur les indemnités attribuées à MM. les Ingénieurs, Sous-Ingénieurs et Conducteurs faisant fonctions d'Ingénieur, sur les fonds des routes départementales ou des chemins vicinaux.*

| NOMS | MONTANT BRUT des indemnités départementales ou vicinales | DÉPENSES DE SERVICE A DÉDUIRE | | | ÉMOLUMENTS nets à frapper de retenue | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Frais de tournées | Frais de bureau, de loyer, etc. | TOTAL | | |
| | | | | | | |

DRESSÉ et ARRÊTÉ par l'Ingénieur en chef soussigné
, le 189 .

# PERSONNEL

## (N° 104)

(Avril 1896.)

### I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTION.

*Décret du 22 avril* 1896. — M. **Metzger** (Charles), Ingénieur en Chef de 1re classe, Directeur des chemins de fer de l'État, est promu au grade d'Inspecteur Général de 2e classe, hors cadres.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

*Arrêté du 1er avril* 1896. — M. **Genty** (Ernest), Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire et maritime du département d'Oran et de divers services de chemins de fer, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être chargé des fonctions d'Inspecteur Général Rapporteur, près la Commission de l'Hydraulique agricole.

M. **Genty** est placé dans la situation de service détaché.

*Arrêté du 22 avril.* — M. **Lefort** (Louis), Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Soissons, au service ordinaire du département de l'Aisne et à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis à la disposition du Département de la

Marine, pour être chargé des fonctions de Directeur des Travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, en remplacement de M. **Zurcher**, remis à la disposition du Ministère des Travaux publics.

M. **Lefort** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

*Arrêté du* 20 *mars* 1896. — Un congé de six mois sans traitement est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Denys**, Ingénieur en Chef de 1re classe, précédemment chargé du service ordinaire du département des Vosges.

*Arrêté du* 10 *avril*. — M. **Bruniquel-Recoules**, Ingénieur en Chef de 1re classe, précédemment chargé des fonctions d'Administrateur des chemins de fer de l'État, est mis en congé sans traitement jusqu'au jour où il pourra être admis à la retraite.

*Arrêté du* 22 *avril*. — M. **Pettit**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire du département des Landes et d'un service de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement.

*Idem*. — M. **Zurcher**, Ingénieur en Chef de 2e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Toulon, et remis par le Département de la Marine à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement.

*Arrête du* 24 *avril*. — M. **Choron**, Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, est placé dans la situation de congé sans traitement.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

*Arrêté du* 26 *mars* 1896. — M. **Lancrenon**, Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer

de l'Est, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint du matériel et de la traction, à la résidence de Paris.

*Arrêté du 11 avril.* — M. **Séjourné**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et d'un service de chemins de fer, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef de la construction, à la résidence de Dijon.

*Arrêté du 24 avril.* — M. **Chemin**, Ingénieur en Chef de 2e classe, Professeur à l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées, Secrétaire Rapporteur de la Commission des inventions et Secrétaire adjoint de la Commission des Annales des Ponts et Chaussées est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à accepter les fonctions d'Ingénieur-Conseil de la Société « The Anglo-French Exploration company of Western Australia ».

5° DISPONIBILITÉ.

*Arrêté du 8 avril 1896.* — M. **Florent** (Vincent), Sous-Ingénieur attaché, à la résidence de Saumur, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire et au service de la 3e section de la navigation de la Loire, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

6° RETRAITES.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| M. **Chicoineau** (Victor), Sous-Ingénieur..... | 1er mai 1896. |
| M. **Héraud** (Xavier), Sous-Ingénieur..... | 1er mai 1896. |
| M. **Florent** (Louis), Sous-Ingénieur..... | 1er juin 1896. |

7° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **Dubos** (Ismaël), Sous-Ingénieur..... | 4 déc. 1894. |

8° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 18 mars 1896.* — Les deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire entre lesquels est réparti le service maritime du

département des Côtes-du-Nord sont réunis en un arrondissement unique, qui est confié à **M. Guillemoto**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Saint-Brieuc.

Cet Ingénieur reste, d'ailleurs, chargé du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thiébaut**.

*Arrêté du* 18 *mars.* — M. **Martin**, Agent voyer d'arrondissement faisant fonctions d'Ingénieur, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Loudéac, est chargé de l'arrondissement de Dinan, en remplacement de M. **Chicoineau**, retraité.

*Idem.* — M. **Daubert** (Georges), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Loudéac, en remplacement de M. **Martin**.

M. **Daubert** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Arrêté du* 23 *mars.* — La ligne de Bône à Aïn-Mokra est rattachée à la 5e circonscription du service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer Algériens (M. **Jacquier**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Bône).

Par le même arrêté, les arrondissements d'Ingénieur ordinaire du service du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens sont organisés comme il suit :

1re *Circonscription.*

M. **Genty**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Oran.

| | |
|---|---|
| 1er *Arrondissement.*<br>M. **Leloutre**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Oran. | Lignes d'Oran à Orléansville (exclu) ;<br>— d'Oran à Aïn-Témouchent ;<br>— de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Ma, Section de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès (inclus) ;<br>— d'Arzew à Aïn-Sefra, section d'Arzew à Perrégaux (inclus). |

| | |
|---|---|
| 2e *Arrondissement.*<br>**M. Prat,** Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Tlemcen. | Lignes de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Ras-el-Ma, section de Sidi-bel-Abbès (exclu) à Ras-el-Ma ;<br>— de Tabia à Tlemcen. |
| 3e *Arrondissement.*<br>**M. Pincemaille,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Mascara. | Lignes d'Arzew à Aïn-Sefra, section de Perrégaux (exclu) à Aïn-Sefra ;<br>— d'Aïn-Tizy à Mascara. |
| 4e *Arrondissement.*<br>**M. Auric,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Mostaganem. | Ligne de Mostaganem à Tiaret. |

2e *Circonscription.*

**M. Coustolle,** Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Alger.

| | |
|---|---|
| 1er *Arrondissement.*<br>**M. Picard** (Edouard), Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Alger. | Ligne d'Alger à Orléansville (inclus). |
| 2e *Arrondissement.*<br>**M. Gauckler,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Alger. | Lignes d'Alger à Sétif, section d'Alger à Béni-Mansour (inclus) ;<br>— de Ménerville à Tizi-Ouzou. |
| 3e *Arrondissement.*<br>**M. Raby,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Sétif. | Ligne d'Alger à Sétif, section de Béni-Mansour (exclu) à Sétif (inclus). |
| 4e *Arrondissement.*<br>**M. Roux,** Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bougie. | Ligne de Béni-Mansour (exclu) à Bougie. |

3e *Circonscription.*

M. **Godard**, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, à Alger.

| | |
|---|---|
| *Arrondissement unique.*<br>M. **Picard** (Édouard), Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Alger. | Ligne de Blida (exclu) à Berrouaghia. |

4e *Circonscription.*

M. **Imbert**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, à Philippeville.

| | |
|---|---|
| 1er *Arrondissement.*<br>M. **Beltcaguy**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Philippeville. | Ligne de Philippeville à Constantine, section de Philippeville au col des Oliviers (inclus). |
| 2e *Arrondissement.*<br>M. **Daujon**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Constantine. | Lignes de Philippeville à Constantine, section du col des Oliviers (exclu) à Constantine;<br>— de Constantine à Sétif, section de Constantine à Saint-Donat (inclus). |
| 3e *Arrondissement.*<br>M. **Raby**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Sétif. | Ligne de Constantine à Sétif, section de Saint-Donat (exclu) à Sétif (exclu). |
| 4e *Arrondissement.*<br>M. **Souleyre**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Constantine. | Ligne d'Ouled-Rahmoun (exclu) à Aïn-Beïda. |
| 5e *Arrondissement.*<br>M. **Lecourt**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Batna. | Ligne d'El-Guerrah (exclu) à Biskra. |

5e *Circonscription.*

**M. Jacquier**, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Bône.

| | |
|---|---|
| 1er *Arrondissement.*<br>**M. Saint-Romas**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Bône. | Ligne de Bône à Aïn-Mokra. |
| 2e *Arrondissement.*<br>**M. Saënz**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées, à Guelma. | Lignes de Bône au Kroubs, de Duvivier à Souk-Ahras et à la frontière tunisienne ;<br>— de Souk-Ahras à Tébessa. |

*Arrêté du* 23 *mars.* — M. **Saint-Romas**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Bône, est chargé du 4e arrondissement du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer algériens (Lignes de Bône à Duvivier (exclu), de Souk-Ahras (exclu) à la frontière tunisienne et de Bône à Aïn-Mokra) (nouvelle organisation).

*Arrêté du* 27 *mars.* — Le service ordinaire du département de l'Eure, qui forme quatre arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en deux arrondissements constitués comme il suit :

1° *Arrondissement de l'Est.*

Résidence : Évreux.

Routes nationales nos 12, 13 (entre la limite du département de Seine-et-Oise et la route départementale n° 1), 14, 14 *bis*, 15, 24 *bis*, 154, 181 et 182, — 314 kilomètres.

Service hydraulique : Rivières d'Eure, d'Iton, de Risle (entre la limite du département de l'Orne et l'embouchure de la Charentonne, d'Avre, d'Epte et d'Andelle.

Navigation de la rivière d'Eure.

**M. Maurice** (Philibert), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

2° *Arrondissement de l'Ouest.*

Résidence: Pont-Audemer.

Routes nationales n° 13 (entre la route départementale n° 1 et la limite du département du Calvados), 138 et 180, — 162 kilomètres.

Service hydraulique : Marais Vernier, Rivières de Risle (entre l'embouchure de la Charentonne et Pont-Audemer) et de Charentonne. Affluents de la Risle en aval de Pont-Audemer.

Navigation de la rivière de Risle. Port de Pont-Audemer.

M. **Hembert** (Augustin), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire.

Les emplois d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées occupés par MM. **Maurice** et **Devin**, aux résidences de Louviers et de Bernay, sont supprimés.

*Arrêté du* 27 *mars.* — M. **Bret**, Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Vernon, du 3e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Seine et de l'arrondissement du Sud-Est du service ordinaire du département de l'Eure, cesse d'être attaché à ce dernier service.

*Idem.* — M. **Devin** (Jules), Conducteur principal, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché, à la résidence de Bernay, au service ordinaire du département de l'Eure, est attaché, à la résidence de Mont-Marsan, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Chevallier**, appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Landes, — arrondissement du Nord-Est ;

2° Service maritime des départements des Landes et des Basses-Pyrénées, — 3e arrondissement ;

3° Service hydrométrique du bassin de l'Adour, — 3e section, — 2e arrondissement ;

4° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Pettit**, — 1er arrondissement (lignes de Mont-de-Marsan à Saint-Sever, de Saint-Sever à Hagetmau, de Comdom à Riscle et de Nérac à Mont-de-Marsan, — section de Gabarret à Mont-de-Marsan).

M. **Devin** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Arrêté du 27 mars.* — **M. Barrère**, Conducteur de 2e classe, ancien Élève-Externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, attaché, dans le département de l'Ariège, au service du chemin de fer de Pamiers à Limoux, est chargé, à la résidence de Foix, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Laurans**, décédé, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Ariège, arrondissement de l'Est ;

2° Service des études et travaux relatifs au régime général des bassins de l'Ariège, de l'Arize et du Salat, — 1re section ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Proszynski**, — 2e arrondissement (lignes de Pamiers à Limoux, section de Pamiers à la sortie de la gare de Moulin-Neuf et de Lavelanet à Bram, section de Lavelanet à la sortie de la gare de Moulin-Neuf).

**M. Barrère** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Idem.* — Le service de la 4e section de la navigation de la Seine, divisé en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti comme il suit en quatre arrondissements, savoir :

1er *Arrondissement.*

De l'extrémité du bassin fluvial du port de Rouen à Caumont.

**M. Chateau**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Rouen.

2e *Arrondissement.*

De Caumont au kilomètre 315.

**M. Godron**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Rouen.

3e *Arrondissement.*

Du kilomètre 315 à la mer.

**M. Martin** (Henri), Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Rouen.

4e *Arrondissement.*

Bassin fluvial du port de Rouen. Service hydrographique de la Seine et tous travaux se rattachant à ce service.

**M. Dupont**, Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Rouen.

Il n'est rien changé, d'ailleurs, à la répartition actuelle des

travaux de dragages exécutés en régie entre les deux premiers arrondissements.

*Arrêté du 27 mars.* — M. **Martin** (Henri), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mâcon et du 2e arrondissement du service des chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jozon**, est chargé, à la résidence de Rouen, du 3e arrondissement du service de la 4e section de la navigation de la Seine (emploi créé).

*Idem.* — M. **Carrau**, Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, dans le département des Basses-Pyrénées, du service de l'arrondissement de **Mauléon**, est chargé, dans le même département, du service de l'arrondissement de Bayonne, en remplacement de **M. Aroles**, précédemment appelé à un autre service.

M. **Carrau** reste, d'ailleurs, provisoirement chargé des études relatives aux rectifications de la route nationale n° 133, à Saint-Jean-Pied-de-Port et à Arnéguy (arrondissement de Mauléon).

M. **Adoue** (Bertrand), Conducteur de 1re classe, attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Cadart**, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de Mauléon.

*Décision du 30 mars.* — M. **Candelier**, Ingénieur ordinaire de 3e classe chargé, par arrêté du 29 février 1896, du service ordinaire de l'arrondissement d'Apt, en remplacement de **M. Boulle**, est chargé, en outre, de l'intérim du Contrôle des travaux du chemin d'Orange à L'Isles-sur-Sorgues, jusqu'à la désignation d'un titulaire du poste de Carpentras.

*Arrêté du 8 avril.* — L'intérim des services précédemment confiés à M. **Florent**, Sous-Ingénieur à Saumur, sera assuré ainsi qu'il suit :

M. **Pelou** (Henri), Conducteur de 2e classe, à Saumur : Intérim de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

M. **Robert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe à Angers : Intérim du 5e arrondissement du service de la 3e section de la navigation de la Loire.

*Arrêté du 10 avril.* — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de l'Aube est réduit de trois à deux.

Les arrondissements du Nord-Ouest et du Centre sont réunis en un seul arrondissement, qui prend la dénomination d'arrondissement de l'Ouest et dont le titulaire résidera à Troyes.

*Arrêté du 10 avril.* — Le service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine (M. **Gilbin**, Ingénieur en Chef à Troyes), réparti en deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, formera un arrondissement unique dont le titulaire résidera à Troyes.

*Arrêté du 11 avril.* — M. **Moreau** (Varenne), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur, chargé dans le département de la Charente-Inférieure, du service ordinaire de l'arrondissement de Rochefort, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saintes, en remplacement de M. **Héraud**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Idem.* — M. **Labeille** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché, à la résidence de Rochefort, au service maritime du département de la Charente-Inférieure et au service des chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thurninger**, est chargé, en outre, du service ordinaire de l'arrondissement de Rochefort, en remplacement de M. **Moreau**.

*Idem.* — Le service des routes de l'île d'Oléron est distrait du service ordinaire de l'arrondissement de La Rochelle et rattaché au service ordinaire de l'arrondissement de Rochefort.

*Arrêté du 14 avril.* — M. **Getten**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à la résidence de Paris, du 1er arrondissement du service du contrôle de la voie des bâtiments des chemins de fer de l'Est, est chargé, à la résidence d'Oran, des services ci-après désignés en remplacement de M. **Genty**, mis en service détaché, savoir :

1° Services ordinaire et maritime du département d'Oran ;

2° Contrôle d'études de la ligne de Tlemcen à Lalla-Maghnia et à la frontière du Maroc, — réseau de l'Ouest-Algérien.

3° Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer Algériens, — 1re circonscription.

M. **Getten** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

*Idem.* — M. **Humbert**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Paris, au service du canal latéral à l'Oise et de la rivière d'Oise canalisée, au service de la Commission d'exa-

mens des mécaniciens de la marine marchande et au Comité général du contrôle des chemins de fer, est chargé, en outre, du 1er arrondissement du contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, en remplacement de **M. Getten**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

*Arrêté du 14 avril.* — **M. Hivonnait**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Toulouse, aux services de chemins de fer respectivement confiés à **MM.** les Ingénieurs en Chef **Proszynski** et **Courtois**, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Séjourné**, mis en congé renouvelable, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Lozère ;

2° Service des chemins de fer d'Ussel à Bort, de Bort à Neussargues, de Mende à La Bastide et de Florac aux réseaux existants.

**M. Hivonnait** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

*Idem.* — **M. Picarougne**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Périgueux, au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Chastellier**, est attaché, à la résidence de Toulouse, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Hivonnait**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef, savoir :

1° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en chef **Courtois**, — arrondissement unique (ligne de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne et chemin de fer de ceinture de Toulouse) ;

2° Service de chemins de fer confié à **M.** l'Ingénieur en Chef **Proszynski**, — 1er arrondissement (lignes de Saint-Girons à Foix, de Saint-Girons à Oust et de Tarascon-sur-Ariège à Ax-les-Bains ; chemin de fer des Pyrénées centrales, — études dans la direction de la vallée du Salat).

**M. Picarougne** reste, d'ailleurs, chargé de la liquidation des entreprises des lignes composant le 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Chastellier.**

*Arrêté du 22 avril.* — **M. Marchat**, Ingénieur ordinaire de 1re classse attaché, à la résidence de Brive, à divers services de chemins de fer est chargé, à la résidence de Mont-de-Marsan, du service ordinaire du département des Landes, du service hydrométrique du bassin de l'Adour (3e section) et du service des chemins de fer ci-après désignés, savoir :

Lignes de : **Bazas à Eauze**;
Eauze à Auch ;
Casteljaloux à Roquefort ;
Mont-de-Marsan à Saint-Sever ;
Dax à Saint-Sever ;
Nérac à Mont-de-Marsan ;
Condom à Riscle ;
Marmande à Casteljaloux ;
Saint-Sever à Hagetmau.

Il remplacera **M. Pettit**, mis sur sa demande en congé sans traitement.

**M. Marchat** remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

*Arrêté du 22 avril.* — **M. Alard** (Casiodore), Inspecteur Général de 2e classe, Secrétaire du Conseil Général des Ponts et Chaussées, est chargé du 11e arrondissement d'Inspection, en remplacement de **M. Lévy** (Théodore), mis en congé.

*Idem.* — **M. de Basire**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Secrétaire de Section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est nommé Secrétaire du Conseil Général, en remplacement de **M. Allard**.

*Idem.* — Les dispositions de l'article 6 de l'arrêté du 29 mars 1888, relatif à l'organisation des sections du Conseil Général des Ponts et Chaussées sont modifiées ainsi qu'il suit :

« Quatre Secrétaires seront attachés aux trois sections territoriales. Leur service sera réglé par décisions ministérielles. Ils sont placés sous la direction du Secrétaire du Conseil Général des Ponts et Chaussées. »

*Idem.* — Les attributions des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, Secrétaires de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, sont réglées ainsi qu'il suit :

**MM. Juncker.** — Navigation intérieure, rivières navigables et canaux ; service hydraulique ; pêche fluviale.

**Monmerqué.** — Ports maritimes ; phares et fanaux ; Routes Nationales et départementales ; Travaux communaux ; chemins de fer d'intérêt local et tramways.

**Alexandre.** — Chemins de fer d'intérêt général ; Réseaux de l'Ouest, du Nord et de l'Est ; chemins de fer de l'Algérie et de la Corse.

**Chabert.** — Chemins de fer d'intérêt général ; réseaux de l'État, d'Orléans, du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

*Arrêté du 24 avril.* — **M. Séjourné**, Ingénieur en Chef de 2e classe à Mende, mis en congé renouvelable à dater du 1er mai 1896, reste chargé de présenter l'avant-projet du chemin de fer de Bort à Neussargues.

---

## II. — CONDUCTEURS.

---

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

23 *mars* 1896. — **M. Goulard** (Georges), Commis, Concours de 1894, n° 63, Charente-Inférieure, service ordinaire.

26 *mars.* — **M. Maury** (André), Commis, Concours de 1894, n° 69, Gironde, service maritime.

*Idem.* — **M. Segas** (Emmanuel), Commis, Concours de 1894, n° 104, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

27 *mars.* — **M. Duporté** (Jean), Commis, Concours de 1893, n° 19, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux.

*Idem.* — **M. Delmas** (Hippolyte), Commis, Concours de 1893, n° 125, Haute-Vienne, service ordinaire.

*Idem.* — **M. Delenclos** (Edmond), Commis, Concours de 1894, n° 54, Pas-de-Calais, service maritime.

31 *mars.* — **M. Savoyat** (Ernest), Commis, Concours de 1894, n° 109, Basses-Alpes, service ordinaire.

*Idem.* — **M. Guirandet** (Jean), Commis, Concours de 1894, n° 130, Charente-Inférieure, service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Jean-d'Angély à Marans.

8 *avril.* — M. **Bloquaux** (Édouard), Commis, Concours de 1894, n° 60, Pas-de-Calais, service ordinaire.

*Idem.* — M. **Vérin** (Pierre), Commis, Concours de 1894, n° 145, Pas-de-Calais, service ordinaire.

*Idem.* — M. **Savard** (Jean), Commis, Concours de 1894, n° 87, Nièvre, service vicinal.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

13 *avril.* — M. **Rébeillé** (Jean), Concours de 1893, n° 90, Hautes-Pyrénées, service hydrométrique du bassin de la Neste.

18 *avril.* — M. **Crabéron-Casanave** (Jean), Commis, Concours de 1894, n° 113, Basses-Pyrénées, service ordinaire.

21 *avril.* — M. **Bureaux** (Émile), Commis, Concours de 1894, n° 44, Seine, service du Nivellement général de la France.

2° SERVICES DÉTACHÉS.

11 *avril* 1896. — M. **Blanchard de Laval** (Jean), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable, est remis en activité et autorisé à conserver ses fonctions d'Agent voyer à Fort-de-France (Martinique).

Il sera considéré comme étant en service détaché.

23 *avril.* — M. **Solomiac** (Émile), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Société Française des charbonnages du Tonkin, est remis en activité et autorisé à accepter un emploi de Conducteur dans l'Administration locale de l'Annam et du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

25 *avril.* — M. **Teissier** (George), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande, est mis, sur sa demande, à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Tonkin.

Il est placé dans la situation de service détaché.

### 3° CONGÉ RENOUVELABLE.

23 *avril* 1896. — M. **Salvat** (Gibert), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer, en qualité de Chef du service technique, au service de la Société immobilière Marseillaise.

### 4° DISPONIBILITÉ.

8 *avril* 1896. — M. **Renault** (Auguste), Conducteur de 2e classe, attaché au service maritime du département de la Manche, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé.

10 *avril*. — M. **Dufour** (Adolphe), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

14 *avril*. — M. **Pennec** (Charles), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

18 *avril*. — M. **Lucasson** (Bernard), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

23 *avril*. — M. **Coupey** (Henri), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aisne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

### 5° RETRAITE.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| M. **Tardif** (François), Conducteur de 1re classe, détaché au service vicinal du département de l'Aisne..... | 1er janv. 1896 |
| M. **Nicolas** (Frédéric), Conducteur de 4e classe, en congé illimité..... | 28 avril 1896. |

Date d'exécution.

M. **Marailj** (Dominique), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1896.

M. **Betbeder** (Bernard), Conducteur principal, Basses-Pyrénées, service maritime..... 1er mai 1896.

M. **Lanave** (Joseph), Conducteur principal, Lot-et-Garonne, service ordinaire..... 1er mai 1896.

M. **Deyris** (Félix), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1896.

M. **Berthier** (Jean), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi..... 1er mai 1896.

M. **Mauries** (Casimir), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er mai 1896.

M. **Gennevée** (François), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi. 1er mai 1896.

M. **Defernez** (Édouard), Conducteur de 4e classe, en congé illimité..... 20 mai 1896.

M. **Dénébonde** (Charles), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 1er juin 1896.

M. **Citerne** (Constant), Conducteur principal, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 1er juin 1896.

M. **Lapeyre** (Henri), Conducteur de 1re classe, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 1er juin 1896.

6° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Cantiget** (Edemont), Conducteur de 2e classe, Meuse, service du canal de la Marne au Rhin... 29 mars 1896.

M. **Chaignot** (Louis), Conducteur de 2e classe, Indre-et-Loire, service ordinaire..... 31 mars 1896.

M. **De Kerpezdron** (Henry), Conducteur principal, Seine, service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest..... 1er avril 1896.

M. **Istria** (Jean), Conducteur de 4e classe, Loir-et-Cher, service ordinaire..... 8 avril 1896.

M. **Marie** (Eugène), Conducteur de 1re classe, Manche, service maritime..... 9 avril 1896.

M. **Wéber** (Auguste), Conducteur principal, Meuse, service du canal de la Marne au Rhin... 21 avril 1896.

7° DÉCISIONS DIVERSES.

12 *mars* 1896. — M. **Chord** (Antoine), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Dordogne, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

21 *mars*. — M. **Laborde** (Pierre), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, passe dans le département du Tarn, même service.

*Idem*. — M. **Neyrolles** (Sylvain), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, passe dans le département de l'Aveyron, même service.

23 *mars*. — Est rapporté l'Arrêté du 13 février 1896, par lequel M. **Rézeau** (Léon), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vendée, a été nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

M. **Rézeau** reste attaché, comme Conducteur de 4e classe au service ordinaire du département de la Vendée.

*Idem*. — M. **Blazy** (Émilien), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram, est nommé Contrôleur-comptable de 3e classe.

27 *mars*. — M. **Adoue** (Bertrand), Conducteur de 1re classe, attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer d'Ossès à Saint-Étienne-de Baïgorry, passe au service des études et travaux du chemin de fer d'Oloron à Bedous, même département.

*Idem*. — M. **Bernadet** (Bertrand), Conducteur de 3e classe attaché dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe au service ordinaire du même département.

27 *mars*. — M. **Norguin** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin, passe dans le département de la Meuse, même service.

*Idem*. — M. **Bourdeille** (Jean), Conducteur de 4e classe attaché,

dans le département de la Charente-Inférieure, au service des études et travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray et de Saint-Jean-d'Angély à Cognac, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe.

27 *mars.* — **M. Rabault** (Pierre), Conducteur de 1re classe, détaché au service de la Direction de l'Hydraulique agricole (Ministère de l'Agriculture), et nommé Percepteur des Contributions directes, cesse de faire partie du Personnel des Ponts et Chaussées.

30 *mars.* — **M. Bougeard** (Jean), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

31 *mars.* — Est rapporté l'Arrêté du 28 février 1896, par lequel **M. Canourgues** (Julien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, a été mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Tonkin.

**M. Canourgues** reste attaché au service du chemin de fer de Mende à La Bastide.

8 *avril.* — **M. Laratte** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 3e section de la navigation de la Seine et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer du Pont de l'Alma à Courbevoie, est attaché, en outre, au service spécial du Contrôle des lignes en exploitation, en construction ou à construire dans Paris.

13 *avril.* — **M. Schultz** (Théophile), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est, passe dans le département des Vosges, au service du canal de l'Est, Branche Sud.

*Idem.* — **M. Chauvin** (Raoul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer du Midi, passe au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'Ouest, même département.

*Idem.* — **M. Deflestable** (Amable), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle central des chemins de fer du Midi, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments du même réseau, même département.

13 *avril.* — M. **Cachet** (Sébastien), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Rhône, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon-Saint-Clair à Sathonay, cesse d'être affecté à ce dernier service.

*Idem.* — M. **Charton** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation du Rhône, est attaché, en outre, au Contrôle des travaux du chemin de fer de Lyon-Saint-Clair à Sathonay.

*Idem.* — M. **Favreau** (Georges), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Charente-Inférieure, passe au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray et de Saint-Jean-d'Angély à Cognac, même département.

21 *avril.* — M. **Autigeon** (Camille), Conducteur de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

23 *avril.* — M. **Bellanger** (Charles), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, passe au service ordinaire du département de l'Aude.

*Idem.* — M. **Sizes** (Jacques), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust, passe dans le département de Tarn-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne.

*Idem.* — M. **Boursican** (Baptiste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Haute-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Castelsarrasin à Beaumont-de-Lomagne, passe dans le département de l'Ariège, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Girons à Oust.

25 *avril.* — M. **Mercier** (Edmon), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département du Cher, au service des études et travaux du chemin de fer de Bourges à Sancerre et à Cosne, passe, dans le département du Loiret, au service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande.

*L'Éditeur-gérant :* Vve Dunod et P. Vicq.

# DÉCRETS

## (N° 105)

[18 novembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit:*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'ouverture de nouvelles carrières au quartier de l'Estaque (Bouches-du-Rhône), avec construction d'un chemin de fer de service et d'un port d'embarquement, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet présenté, les 22 novembre-28 décembre 1894, par les ingénieurs des travaux maritimes du département des Bouches-du-Rhône, et aux avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 22 août et 3 décembre 1894, 4 et 9 avril 1895;

2° La dépense de ces travaux, évaluée à 1.634.000 francs, sera prélevée sur les fonds inscrits à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, en exécution de la loi du 17 juillet 1893, pour la construction du bassin de la Pinède, au port de Marseille;

3° Le présent décret sera considéré comme nul et non avenu, si les expropriations n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans à partir de sa promulgation.

## (N° 106)

[23 novembre 1895]

*Décret du Président de la République française qui autorise le sieur Chiris, propriétaire à Grasse, à prolonger jusqu'aux limites du domaine public du chemin de fer l'abri ou passage couvert qu'il se propose d'établir pour le service de son usine sise à Grasse (Alpes-Maritimes), au sud de la gare de la ligne de Draguignan à Nice*

*(réseau du sud de la France), conformément aux indications du plan annexé au présent décret.*

Les limites du domaine public sont marquées par le parement extérieur de la saillie des maçonneries de fondation du mur de soutènement de la gare, au droit de la propriété du sieur Chiris.

La toiture de cet abri sera exécutée entièrement en matériaux incombustibles. Elle ne dépassera pas le niveau des rails de la plate-forme de la gare sur une zone de 2 mètres prise en arrière des limites ci-dessus fixées.

---

# (N° 107)

[25 novembre 1895]

*Décret qui modifie l'article 3 du décret du 20 novembre 1893, concernant l'éclairage des bateaux et radeaux, ainsi que des obstacles à la navigation.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — L'article 3 du décret du 20 novembre 1893 est modifié comme il suit :

Les bateaux mus par la vapeur ou par tout autre moteur mécanique porteront, quand ils marcheront isolément, quatre ou cinq feux au gré du capitaine, savoir :

A l'avant, un feu blanc placé dans l'axe du bateau ou deux feux blancs de niveau disposés symétriquement de part et d'autre de cet axe; lesdits feux invisibles de l'arrière ;

A tribord, un feu vert; à bâbord, un feu rouge ; tous deux visibles de l'avant et invisibles de l'arrière;

A l'arrière, un feu rouge invisible de l'avant.

Toutefois, pour les bateaux de moins de douze mètres (12 mètres) de longueur, les feux d'avant et de côté pourront être obtenus à l'aide d'un fanal triple placé soit à l'avant, soit vers le milieu du bateau, à une hauteur telle que les feux ne puissent en aucun cas être masqués.

Ce fanal triple devra projeter ses rayons de telle sorte que deux

au moins des trois feux soient simultanément visibles, tout en restant distincts, pour un observateur placé à trois cents mètres (300 mètres) dans la direction de l'axe du bateau.

Les feux de position devront éclairer un secteur d'au moins 112° 30'.

---

# (N° 108)

[25 novembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne de Philippeville à Constantine :

Installation d'une chaufferie à bouillottes dans la gare de Philippeville-Port, présentée, le 5 avril 1895, avec un détail estimatif montant à 2.600 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 2.600 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant, et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

---

# (N° 109)

[2 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Sont autorisés les travaux de prolongement complémentaire de la digue submersible de la rive droite de la baie de Cauche, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet pré-

senté, à la date des 5-7 décembre 1894 et 9-11 mars 1895, par les ingénieurs du service maritime du département du Pas-de-Calais, et à l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 21 janvier 1895 ;

2° La dépense, évaluée à 90.000 francs, sera prélevée sur les ressources annuellement inscrites à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics, pour l'amélioration des ports maritimes.

---

# (N° 110)

[2 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne d'Alger à Oran :

Projet d'établissement de deux fosses à piquer le feu, à la gare d'Affreville, présenté, le 22 mai 1895, avec un détail estimatif montant à 2.200 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 2.200 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

---

# (N° 111)

[7 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 167 dans les côtes de Pédernec et de Guénézan

(Côtes-du-Nord), suivant la direction générale indiquée par un trait rouge ponctué sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 28 janvier 1895, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle sera remise aux communes de Pédernec, Saint-Laurent et Bégard pour recevoir l'affectation indiquée dans les délibérations des conseils municipaux desdites communes, en date des 18 février, 20 février et 18 août 1895.

2° La dépense, évaluée à 110.000 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales.

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

---

# (N° 112)

[9 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, qui remplace par les dispositions suivantes le dernier paragraphe de l'article 1er du décret du 18 mai 1895 approuvant les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour le déplacement d'une grue hydraulique et d'une fosse à piquer le feu à la gare de Blida (ligne d'Alger à Oran) :*

« Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 2.900 francs, majorations comprises, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863,

approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863. »

---

# (N° 113)

[9 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Les alignements des quais rive gauche de l'Étier, au port du Pouliguen, entre le chemin de grande communication n° 45 et la plage (Loire-Inférieure), sont et demeurent fixés conformément aux lignes rouges du plan visé par l'ingénieur en chef du service maritime, le 10 octobre 1894, lequel plan restera annexé au présent décret ;

2° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires pour l'exécution de ce projet d'alignements, en se conformant aux dispositions des titres III et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

---

# (N° 114)

[16 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, pour l'établissement d'un raccordement entre la voie de garage du point kilométrique 7$^{km}$,870 de la ligne de Soukaras à Tébessa avec la voie principale (côté de Tébessa), conformément au projet présenté, le 19 juillet 1895, avec le détail estimatif montant à 3.729 francs, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution des travaux, défalcation faite d'une somme de 180 francs à imputer au compte « exploitation », seront imputées sur le compte de 2.000.000 ouvert, con-

formément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

---

# (N° 115)

[16 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvées les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, sur la ligne de Soukaras à Tébessa, pour augmentation de son matériel roulant (6 locomotives, 150 wagons plates-formes), conformément aux projets présentés, les 15 mars et 13 mai 1895, avec des détails estimatifs[1] montant ensemble à 710.072 francs, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution de ces projets seront imputées sur le compte de 2.000.000 ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

---

# (N° 116)

[20 décembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, conformément au projet ci-après :

Ligne de Philippeville à Constantine :

Installation d'un cabinet d'aisances, avec fosse fixe, à la gare de Philippeville-Port, dans le logement du chef de gare, suivant le projet présenté, le 5 août 1895, avec un détail estimatif montant

à 750 francs, y compris 12 0/0 pour frais généraux, intérêts et amortissement.

Les dépenses faites pour l'exécution de ce projet seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutés, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 750 francs, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

---

# (N° 117)

[25 mars 1896]

*Décret autorisant l'ouverture du service des marchandises sur le chemin de fer minier du Clusel à la Niaret.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Par dérogation à l'article 13 du cahier des charges annexé au décret susvisé du 29 septembre 1887, la section de chemin de fer du Cluzel à la Niaret sera ouverte à un service public de marchandises, et éventuellement de voyageurs, jusqu'à l'expiration de la convention approuvée par le décret du 15 décembre 1855 également susvisé.

Le service sera effectué en conformité des articles 38 à 44 et 52 à 59 du cahier des charges annexé audit décret du 15 décembre 1855.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Journal officiel* et au *Bulletin des lois*.

# (N° 118)

[11 avril 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter par la ville de Paris et à ses frais sur le territoire du département de Seine-et-Oise (eaux d'égout).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics et du ministre de l'intérieur;

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter par la ville de Paris et à ses frais sur le territoire du département de Seine-et-Oise :

1° Pour le prolongement de l'émissaire général des eaux d'égout de Paris, entre la branche d'Achères, à Herblay, et le syphon de Triel;

2° Pour l'établissement de la branche de Méry;

3° Pour l'établissement des conduites souterraines secondaires, nécessaires à l'adduction des eaux d'égout jusqu'à proximité des divers terrains à irriguer;

4° Le drainage jusqu'à la Seine et l'Oise des eaux épurées de la nappe souterraine.

Art. 2. — Les travaux seront exécutés conformément aux dispositions générales de l'avant-projet ci-dessus visé, dressé à la date des 22-31 décembre 1894 par les ingénieurs du service municipal de la ville de Paris, et avec les modifications résultant de l'accomplissement des conditions auxquelles les chefs des divers services intéressés ont subordonné leurs adhésions directes ci-dessus visées à l'exécution de cet avant-projet.

Art. 3. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux projetés n'ont pas été accomplies dans un délai de cinq ans, à dater du présent décret.

Art. 4. — Les eaux d'égout ne seront délivrées aux propriétaires qui en feront la demande que sous la condition :

1° Qu'ils justifieront, s'il y a lieu, du droit de passage sur les fonds intermédiaires;

2° Que ce droit de passage s'effectuera par conduites souterraines ;

3° Que les eaux seront utilisées exclusivement pour la culture sans former de mare stagnante et sous la surveillance des agents de la ville.

La pose des canalisations sera faite aux frais de la ville de Paris jusqu'à l'entrée des propriétés particulières.

Les eaux qui ne seront pas utilisées par les particuliers seront déversées sur les terrains en culture appartenant à la ville de Paris sans y former de mare stagnante.

Art. 5. — Il ne pourra être répandu sur le sol un volume d'eau d'égout supérieur à quarante mille mètres cubes (40.000 mètres cubes) par hectare et par an.

Art. 6. — Toutes les précautions seront prises par la ville de Paris et sous sa responsabilité pour empêcher des infiltrations nuisibles dans les puits, sources, drains et cours d'eau se trouvant à proximité des champs d'épandage.

Art. 7. — Des décrets rendus après enquête et avis des conseils municipaux des communes intéressées pourront établir, autour des agglomérations de population, des périmètres à l'intérieur desquels l'épandage des eaux d'égout serait interdit.

Art. 8. — L'exécution des prescriptions du présent décret, la limite de la saturation des terres et le degré de pureté des eaux déversées dans les cours d'eau par les tuyaux de drainage seront contrôlés par une commission permanente de cinq experts nommés : l'un par le ministre des travaux publics, un autre par le ministre de l'intérieur, un troisième par le ministre de l'agriculture, un quatrième par le conseil général de Seine-et-Oise et le cinquième par le comité consultatif d'hygiène de France. Ces experts adresseront tous les six mois au ministre des travaux publics un rapport sur les résultats de l'épandage des eaux d'égout de la ville de Paris dans le département de Seine-et-Oise, tant sur les terrains achetés ou loués par la ville que sur les terrains particuliers; d'après ces résultats, des décrets prescriront, s'il y a lieu, à la ville de Paris, les mesures reconnues nécessaires pour sauvegarder la salubrité.

# (N° 119)

[6 mai 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Besançon et ses faubourgs.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département du Doubs, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'un réseau de tramways à traction électrique, de 1 mètre de largeur entre le bord intérieur des rails, destiné au transport des voyageurs dans la ville de Besançon et ses faubourgs, comportant les cinq lignes suivantes :

Ligne n° 1, de la préfecture à la gare de la Viotte ;
Ligne n° 2, de la Porte-Rivotte à la gare de la Viotte ;
Ligne n° 3, de la Fontaine de Flore aux Chaprais (cimetière) ;
Ligne n° 4, de la gare de la Viotte à Saint-Claude (église) ;
Ligne n° 5, du faubourg Tarragnoz à la place Jouffroy.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Besançon est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 27 février 1896, entre le maire de Besançon, au nom de ladite ville, et M. Faye (Ennemond), demeurant à Lyon, pour la rétrocession du réseau de tramways susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

Entre les soussignés,

M. Claude-François Vuillecard, maire de la ville de Besançon, agissant au nom des habitants de ladite ville, et spécialement autorisé par le conseil municipal, suivant délibération du 22 juin 1894,

D'une part ;

M. Faye (Ennemond), demeurant à Lyon, rue de la République, 41,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Besançon, en instance pour obtenir la concession d'un réseau de tramways, s'engage, dans le cas où cette concession lui serait accordée, à rétrocéder ledit réseau à M. Faye, qui accepte pour une durée de soixante-quinze ans, l'établissement et l'exploitation des lignes de tramways définies à l'article 2 du cahier des charges qui sera annexé au présent traité.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu de l'approbation des présentes par le décret à intervenir, est faite aux conditions suivantes :

Il est bien entendu que, dans le cas où la ville n'obtiendrait pas la concession demandée, il ne pourra être exigé de M. Faye aucune indemnité provenant de ce fait.

Art. 2. — M. Faye, susnommé, est assujetti envers la ville de Besançon à toutes les obligations qui auront été imposées à celle-ci par le cahier des charges annexé au décret de concession, de même qu'il sera subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Ce cahier des charges est conforme au cahier type annexé au décret du 6 août 1881, sauf modifications ou additions aux articles 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 12, 14, 23 et 29 et suppression des articles 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 37, 38 et 39.

Art. 3. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways ; mais il est bien entendu que M. Faye aura, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans. Un délai de trois mois lui sera accordé après notification, pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, il sera forclos du droit de préférence.

Nota. — De plus, il est bien entendu que le concessionnaire étudiera, pour le compte de la municipalité, la possibilité d'un raccordement de la gare de la Mouillère à la ligne des Chaprais et un tronçon se rattachant au réseau et desservant la Butte. Toutefois, l'exécution de ces lignes n'est pas imposée au concessionnaire.

Art. 4. — La ville prendra à sa charge les travaux de première exécution qui résulteraient de la modification ultérieure du système actuel d'empierrement ou de pavage des chaussés empruntées.

Il est bien entendu que si, pour l'exécution de ces travaux ou de

tous autres concédés par la ville, il devient nécessaire de procéder au déplacement des voies ferrées, la ville réemploierait les vieux matériaux sans pouvoir être astreinte à de nouvelles fournitures, excepté en ce qui concerne les pavés.

Le rétrocessionnaire prendra à sa charge tous les frais d'entretien des zones empruntées à la voie urbaine pour l'établissement de la ligne de tramways qui fait l'objet de la présente convention.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire payera à la ville, à titre de droit de stationnement, une redevance journalière de 25 centimes par voiture en activité : le total des redevances, d'après état vérifié par l'administration, sera versé chaque mois et d'avance à la caisse du receveur municipal

La ville concèdera la location gratuite à M. Faye des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville, et sous la condition que les agencements auront été reconnus par l'administration municipale en rapport avec les exigences de la circulation et en concordance harmonique avec les dispositions architecturales ou de perspective des lieux environnants, et avec faculté pour la ville de demander le déplacement en cas d'urgence.

Une subvention équivalente aux droits d'octroi payés par le concessionnaire sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes et la mise en service du réseau, sera versée mensuellement au rétrocessionnaire qui sera tenu de justifier par état la somme qu'il aura avancée.

Art. 6. — Le rétrocessionnaire fera imprimer à ses frais trois cents exemplaires du traité de rétrocession et du cahier des charges et les remettra à l'administration municipale.

Art. 7. — En cas d'infraction aux clauses du cahier des charges ou à celles du traité de rétrocession pour les délais relatifs soit à la production des projets, soit à l'exécution des travaux, la ville sera en droit d'imposer au rétrocessionnaire une amende qui pourra s'élever à 20 fr. par jour de retard, indépendamment des dommages et intérêts auxquels ledit rétrocessionnaire pourrait être condamné envers les tiers, s'il y a lieu.

Le montant des amendes ainsi encourues sera arrêté par M. le préfet, le rétrocessionnaire entendu.

Art. 8. — Tous les engins, matériaux, apparaux, etc., etc., nécessaires à la construction des tramways et à leur exploitation pendant la durée de la concession, seront de provenance française.

Le rétrocessionnaire prend, en outre, l'engagement de se conformer aux stipulations suivantes :

Le directeur et tout le personnel employé à la construction et à l'exploitation seront de nationalité française ; sauf les cas exceptionnels dont l'administration reste seule juge, on n'emploiera sur les chantiers de construction que des ouvriers français.

Art. 9. — La somme que le rétrocessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais du contrôle sera calculée d'après le chiffre de 70 francs par kilomètre de voie concédée, toute fraction au-dessus de 500 mètres étant comptée pour 1 kilomètre.

Le premier versement aura lieu trois mois après le décret d'utilité publique.

Art. 10. — Après la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 50.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 11. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Besançon. Dans le cas où il ne l'aura pas fait, toute notification ou signification, à lui adressée, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie.

Fait double à Besançon, le 27 février 1896.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par l'électricité prise sur conducteurs aériens à peu près analogues à ceux en usage pour les tramways de Clermont-Ferrand ou de Dijon et Marseille

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Ligne n° 1. — Préfecture-gare de la Viotte, en passant par : rue de la Préfecture, Grande-Rue, petite rue Saint-Pierre, rue Saint-Pierre, pont Saint-Pierre, rue des Chaprais, rue de la Gare, rue de Belfort, avenue de la Gare. (Stationnement : place de la Préfecture.) Longueur, 2.330m,70.

Ligne n° 2. — Porte-Rivotte-Gare, en passant par : rue Rivotte, rue de la Lue, place de l'État-Major, rue du Chateur, rue des Granges, rue des

Boucheries, pont de Battant, place Jouffroy, rue Battant, porte Battant, fortifications, avenue de la Gare. (Stationnement : place des Jacobins.) Longueur, 2.191m,05.

Ligne n° 3. — Fontaine de Flore-les-Chaprais (cimetière) en passant par : rue des Chaprais, rue de Belfort, rue de l'Eglise. (Stationnement : porte du Cimetière-Nord.) Longueur, 863m,70.

Ligne n° 4. — Gare de la Viotte-Saint-Claude (église) en passant par : la route nationale n° 57, de Besançon à Metz. Longueur, 1.387m,75.

Ligne n° 5. — Faubourg Tarragnoz, place Jouffroy, en passant par : route faubourg Tarragnoz, place du Transmarchement, rue Charles-Nodier, place de la Préfecture, rue Charles-Nodier, place Chamars, avenue de Canot, pont de Canot, quai Veil-Picard. (Stationnement : promenade Malpas.) Longueur : 2.332m,65.

*Récapitulation.*

| | |
|---|---|
| Ligne n° 1. — Longueur..... | 2.330m,70 |
| Ligne n° 2. — Longueur..... | 2.191 05 |
| Ligne n° 3. — Longueur..... | 863 70 |
| Ligne n° 4. — Longueur..... | 1.387 75 |
| Ligne n° 5. — Longueur..... | 2.332 65 |
| Longueurs totales prises sur les profils en long..... | 9.105m,85 |

Ce qui porte la longueur totale des chaussées empruntées par le tracé à 9.105m,85.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 120)

[6 mai 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre le palais de Fontainebleau et la gare de cette ville.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Marne, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction

(*) Voir le type *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 9 mai 1896.

mécanique, de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, destinée au transport des voyageurs et des messageries, entre le palais et la gare de Fontainebleau.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Seine-et-Marne est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 25 avril 1896, entre le préfet de Seine-et-Marne, au nom du département, et la compagnie des tramways de Fontainebleau, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Fontainebleau, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

---

CONVENTION.

Le 25 avril 1896,

Entre M. Reboul, préfet du département de Seine-et-Marne, agissant au nom du département en vertu des délibérations des 22 août 1894, 20 décembre 1895 et 14 avril 1896, prises par le conseil général.

D'une part ;

Et la compagnie des tramways de Fontainebleau dont le siège est à Paris, 53, rue des Dames, représentée par M. Marcel Delmas, agissant pour le compte de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 14 janvier 1896,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de Seine-et-Marne rétrocède à la compagnie des tramways de Fontainebleau la construction et l'exploitation, pour une durée de cinquante ans à partir de la date de la déclaration

d'utilité publique, d'un tramway à traction électrique à câbles aériens, à établir entre le palais et la gare de Fontainebleau, pour le transport des voyageurs et des messageries, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir pour approuver le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La compagnie des tramways de Fontainebleau s'engage à construire et à exploiter à ses frais la ligne de tramway dont il s'agit, conformément au cahier des charges susmentionné.

Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf en ce qui concerne les articles 24, 25, 27, 34, 38 et 39 supprimés ; les articles 1, 2, 3, 4, 6, 7, 10, 11, 12, 14, 15, 16, 23, 26, 29, 30, 32, 37 et 41 modifiés, et les articles nos 7 *bis* et 11 *bis* ajoutés.

Art. 3. — Le département n'accorde à cette entreprise ni subvention ni garantie d'intérêt.

Art. 4. — Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie des tramways de Fontainebleau déposera à la Caisse des dépôts et consignations, au nom et pour le compte du département, une somme de 20.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise et ne sera remboursée à la compagnie des tramways de Fontainebleau qu'après l'expiration de la concession.

Art. 5. — La compagnie rétrocessionnaire s'engage à n'utiliser dans la construction et l'exploitation du tramway que du matériel de provenance française et à n'employer, comme agents d'exploitation, que des employés de nationalité française.

Art. 6. — La compagnie rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Fontainebleau.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas faite, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Fontainebleau.

Art. 7. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expéditions, d'impressions ou autres auxquels pourra donner lieu la présente convention, seront à la charge de la compagnie des tramways de Fontainebleau.

Fait double à Melun, le 25 avril 1896.

---

CAHIER DES CHARGES.

## TITRE PREMIER.

### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des messageries.

La traction aura lieu concurremment par chevaux et par machines à vapeur ou par moteur électrique à câble aérien.

Art. 2. — La ligne partira de la place Solférino (route nationale n° 7) ; elle arrivera dans la cour de la gare de Fontainebleau, située devant le bâtiment principal des voyageurs, et elle aboutira sur le côté de cette cour (côté de Montereau) ; elle empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Route nationale n° 7 ;

Route nationale n 5° *bis ;*

Chemin de grande communication n° 137 ;

Route départementale n° 10 ;

Cour de la gare de Fontainebleau.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 121)

[11 mai 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer aérien destiné à relier la mine de fer du Coulmy à l'usine de Gouraincourt, à Longwy (Meurthe-et-Moselle).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer aérien destiné à relier la mine de fer du Coulmy à l'usine de Gouraincourt, à Longwy.

---

(*) Voir le type *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 9 mai 1896.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir du présent décret.

Art. 2. — La société métallurgique de l'Est est autorisée à construire ce chemin de fer à ses frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également susvisé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer aérien qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de l'entrée de la mine du Coulmy et aboutira à l'usine de Gouraincourt.

Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble présenté, à la date du 12 juin 1895, par la société métallurgique de l'Est.

*Approbation des projets de détail.*

Art. 2. — Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure. A cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, telles modifications que de droit. L'une de ces expéditions sera remise à la Société avec le visa du ministre ; l'autre demeurera entre les mains du ministre.

Avant, comme pendant l'exécution, la société aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

*Exécution des travaux.*

Art. 3. — La société n'emploiera dans l'exécution des ouvrages que des matériaux de bonne qualité ; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des cours d'eau et chemins publics et particuliers seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourraient être admis par l'administration.

*Clôtures.*

Art. 4. — Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et la disposition seront agréés par le préfet, sous réserve de l'approbation ministérielle. La société pourra, en vertu des articles 20 et 22 de la loi du 11 juin 1880, être dispensée par le préfet, sous réserve de l'approbation ministérielle, de poser des clôtures sur tout ou partie de la voie, mais elle devra fournir des justifications spéciales pour être dispensée d'en établir :

1° Dans la traversée des lieux habités ;

2° Dans les parties contiguës à des chemins publics ;

3° Sur 10 mètres de longueur au moins de chaque côté des traversées de chemins.

*Contrôle et surveillance des travaux.*

Art. 5. — Les travaux seront exécutés sous le contrôle et la surveillance de l'administration.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

*Réception des travaux.*

Art. 6. — Lorsque les travaux seront terminés, il sera procédé à la reconnaissance de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que le ministre désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, le ministre autorisera, s'il y a lieu, la mise en marche du chemin de fer.

*Bornage et plan cadastral.*

Art. 7. — Immédiatement après l'achèvement des travaux, et au plus tard six mois après la mise en exploitation de la ligne, la société fera faire à ses frais un bornage contradictoire avec chaque propriétaire riverain, en présence d'un représentant de l'administration, ainsi qu'un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec les agents désignés par le préfet, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui auront été exécutés, ledit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas sera dressée aux frais du concessionnaire et déposée aux archives de la préfecture.

Les terrains acquis par le concessionnaire postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral ; addition sera également faite, sur l'atlas, de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

## TITRE II.

### ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

#### *Entretien.*

Art. 8. — Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Si, par suite du défaut d'entretien ou pour toute autre cause, l'exploitation venait à présenter certains dangers, le ministre pourra interdire la circulation des bennes jusqu'à ce que la ligne ait été remise en état et que toute autre cause de danger ait disparu.

Dans le cas où la facilité ou la sécurité de la circulation sur les voies publiques, ainsi que le libre écoulement des eaux, viendraient à être compromis, le ministre pourra y pourvoir d'office aux frais de la société.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

#### *Mesures de sécurité.*

Art. 9. — La société sera tenue de prendre toutes les mesures qui pourront lui être prescrites par le préfet, sous l'autorité du ministre pour assurer la sécurité de l'exploitation.

## TITRE III.

### CLAUSES DIVERSES.

Art. 10. — Dans le cas où le Gouvernement, le département ou les communes ordonneraient ou autoriseraient la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne, la société ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour

qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucun frais pour la société.

Art. 11. — Il est interdit à la société d'établir sur le chemin de fer aérien un service public de transport.

Art. 12. — Les frais de visite, de surveillance et de reconnaissance des travaux et de surveillance de l'exploitation seront supportés par la société, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Art. 13. — Les frais d'enregistrement du présent cahier des charges seront supportés par la société.

---

# (N° 122)

[13 mai 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramway entre Versailles et Maule.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, destinée au transport des voyageurs et des marchandises, entre Versailles et Maule.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Seine-et-Oise est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

L'État fait abandon au département de Seine-et-Oise des terrains, travaux, terrassements, ouvrages d'art, voies et bâtiments,

ainsi que tous accessoires ou matériaux existant entre Mareil et Maule (jusqu'au chemin de grande communication n° 45) et provenant du tramway de Versailles à Epône, déclaré d'utilité publique par décret du 7 mai 1879 et dont le concessionnaire a été déclaré déchu par décision du ministre des travaux publics, en date du 6 août 1884.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 3 avril 1896, entre le préfet de Seine-et-Oise, au nom du département, et MM. Perrichont et Gallotti, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions de la série de prix et du cahier des charges annexés à cette convention.

Ladite convention, ainsi que la série de prix, le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880, et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor est fixé à 28.983 francs pour la ligne entière.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor et le remboursement ultérieur de cette subvention seront réglés d'après les bases fixées à la convention précitée du 3 avril 1896 pour le maximum du capital de premier établissement, l'intérêt à servir à ce capital et les frais d'exploitation.

Toutefois, dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendra, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

. . . . . .

---

CONVENTION.

L'an 1896, le 3 avril, entre les soussignés :

M. Gentil, préfet de Seine-et-Oise, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu de la loi du 10 août 1871, de la loi du 11 juin 1880, des décrets des 6 août 1881 et 20 mars 1882, des délibérations du conseil général des 15 avril, 14 septembre 1893, 7 avril 1894 et 2 mai 1895 et des délibérations de la commission départementale des 12 juin 1895 et 30 mars 1896,

D'une part ;

Et MM. Perrichont et Gallotti, constructeurs de chemins de fer et tramways, demeurant à Paris, le premier, 18, rue Molitor, et le second, 116, rue de Rennes,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département de Seine-et-Oise demande à l'État la concession du tramway à traction mécanique de Versailles à Maule. Il s'engage à rétrocéder à MM. Perrichont et Gallotti, qui acceptent, l'établissement et l'exploitation de cette ligne pour une période de cinquante années. Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — Le département abandonnera, après en avoir obtenu la cession de l'État, les terrains, travaux, terrassements, ouvrages d'art, voies et bâtiments, ainsi que tous accessoires ou matériaux existant entre Mareil et Maule (jusqu'au chemin de grande communication n° 45) et provenant de l'ancienne compagnie déchue, à charge par les rétrocessionnaires de considérer la remise qui vient d'être stipulée comme équivalant à une subvention de 10.000 francs.

Art. 3. — La construction de ce tramway sera faite par les rétrocessionnaires ; elle comprendra la totalité des dépenses, travaux et fournitures d'objets immobiliers ou mobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation de la ligne désignée ci-dessus, notamment :

Les études, la confection des avant-projets et des projets définitifs ;

Les terrains nécessaires à l'établissement de la plate-forme du tramway, des stations et de toutes leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparations ; il est toutefois convenu que le sol des voies publiques de toute catégorie, nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances, sera livré gratuitement au concessionnaire ;

Tous les travaux d'infrastructure y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées :

Tous les travaux de superstructure ;

L'atelier de réparation du matériel ;

Le matériel fixe et roulant ;

Le mobilier des gares ;

L'outillage des gares, de la voie et de l'atelier.

Toutefois, le matériel qui devra faire retour gratuitement au département en fin de concession, conformément à l'article 17 du cahier des charges, est limité pour l'ensemble de la ligne de Versailles à Maule à 3 locomotives, 8 voitures à voyageurs, 3 fourgons et 20 wagons à marchandises.

Si le département jugeait nécessaire de mettre des clôtures, il en supporterait les frais.

En raison de l'éventualité de la construction d'un chemin de fer à voie normale d'Epône à Plaisir-Grignon, chemin de fer concédé en principe à la compagnie de l'Ouest par la loi du 15 mars 1886, il est expressément stipulé qu'au moment où le chemin de fer susvisé sera ouvert

à l'exploitation, les rétrocessionnaires seront tenus de raccorder le tramway avec la station de Maule Ouest.

Les dépenses faites par les rétrocessionnaires pour l'exécution de ces travaux seront imputées au compte de premier établissement, dans les conditions prévues par l'article 7 de la présente convention.

Art. 4. — Les dépenses faites par les rétrocessionnaires pour l'exécution de cette ligne seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série de prix ci-annexée.

Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réelles effectuées par les rétrocessionnaires, majorées de 15 0/0 pour frais généraux, frais d'administration et avance de capitaux.

L'ensemble des dépenses ainsi faites sera majoré pour frais de constitution du capital-actions et de réalisation des emprunts d'une somme fixée à forfait à 6 0/0 de ces dépenses totales.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital d'établissement admis en compte ne pourra pas dépasser la somme de 1.298.000 francs, y compris toutes les majorations dont il vient d'être parlé.

La somme de 1.298.000 francs correspond à une dépense kilométrique maximum de 49.923 francs, en sus des travaux existants remis au rétrocessionnaires pour la ligne, d'une longueur maximum de 26 kilomètres.

Dans le cas où le chiffre maximum de 1.298.000 francs ne serait pas atteint, les dépenses d'établissement seraient augmentées, à titre de prime d'économie, de la moitié de l'écart entre ce maximum et le montant de la dépense justifiée, conformément aux paragraphes précédents.

Art. 5. — Le capital d'établissement sera fourni par les rétrocessionnaires au moyen du capital-actions et des obligations qu'ils seront autorisés à émettre, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Le département payera chaque année aux rétrocessionnaires, pendant toute la durée de la concession, les intérêts à 3,80 0/0 et l'amortissement calculé sur le même taux, d'après la durée de la concession, des dépenses d'établissement constatées par des états de situation approuvés par l'administration, lesdites dépenses étant justifiées et calculées conformément aux stipulations de l'article 4.

Ces payements se feront par semestre. Toutefois, les annuités échéant en cours de construction ne seront payées aux rétrocessionnaires qu'au moment de la mise en exploitation de la ligne.

En cas de déchéance, le département n'aurait plus à payer aux rétrocessionnaires aucune annuité.

Art. 6. — L'exploitation sera faite aux risques et périls des rétrocessionnaires, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation portés en compte chaque année ne pourront excéder le chiffre maximum résultant de la formule

$F = 1000 + \frac{2R}{3}$, dans laquelle R représente la recette brute diminuée des impôts et des redevances qui pourront être dues aux compagnies de l'Ouest et de la Grande-Ceinture pour occupation d'une partie de leur domaine à Maule et à Noisy-le-Roi, redevances qui ne peuvent être comprises dans les dépenses d'exploitation proprement dites, attendu qu'elles sont encore indéterminées.

L'exploitation sera faite par trois trains par jour dans chaque sens tant que la recette brute, impôts déduits et redevances aux compagnies de l'Ouest et de la Grande-Ceinture également déduites, ne dépassera pas 6.000 francs par kilomètre et par an.

Si les recettes dépassaient ce chiffre, les rétrocessionnaires pourraient être tenus de mettre un quatrième train en circulation dans chaque sens, le nombre des trains pouvant être augmenté d'une unité dans chaque sens chaque fois que les recettes augmenteront de 3.000 francs par kilomètre.

Le préfet pourra, les rétrocessionnaires entendus, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par kilomètre de train.

Il est d'ailleurs entendu que les trains supplémentaires que les rétrocessionnaires mettraient en circulation d'eux-mêmes ne donneront pas lieu à cette augmentation. Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées, comprenant les frais généraux et les frais d'administration, n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Il est d'ailleurs formellement stipulé qu'en aucun cas les frais généraux et d'administration ne pourront être portés en compte pour une somme supérieure à 9 0/0 des dépenses d'exploitation.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée aux rétrocessionnaires, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge des rétrocessionnaires jusqu'au moment où elles pourront leur être remboursées comme il est dit ci-après.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents, sans intérêts. Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des annuités prévues par l'article 5 et jusqu'à complet remboursement, sans intérêts, des sommes allouées aux rétrocessionnaires.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 0/0 du montant des dépenses de premier établissement, l'excédent serait attribué à raison de deux tiers au département et un tiers aux rétrocessionnaires.

Art. 7. — Le compte d'établissement pourra être augmenté des

dépenses qui seraient faites avec l'autorisation préalable de M. le ministre des travaux publics, postérieurement à la réception de la ligne, pour travaux complémentaires ou acquisitions de matériel roulant, et sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 5.000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires seront fournis par les rétrocessionnaires, qui seront autorisés à prélever sur les recettes nettes, avant le versement au département des excédents dus conformément aux deux derniers paragraphes de l'article 6 ci-dessus, l'intérêt à 3,80 0/0 des dépenses ainsi faites et l'amortissement, dans le temps restant à courir sur la concession, de celles de ces dépenses qui ne devraient pas donner lieu en fin de concession aux remboursements prévus par l'article 17 du cahier des charges.

Au cas où les recettes nettes seraient insuffisantes pour assurer l'exécution des dispositions précédentes, les sommes restant dues aux rétrocessionnaires de ce chef seront portées en compte pour être remboursées de la façon prévue au paragraphe 8 de l'article 6.

Art. 8. — Les rétrocessionnaires s'engagent à prélever chaque année sur les recettes brutes une somme de 200 francs par kilomètre, à partir du 1er janvier 1900, pour constituer un fonds de réserve destiné au renouvellement de la voie et du matériel et qui cessera de s'accroître quand il aura atteint 2.000 francs par kilomètre.

Le fonds ainsi constitué et que les rétrocessionnaires seront autorisés à porter en compte dans les dépenses d'exploitation sera déposé dans une caisse agréée par le département; les revenus en seront touchés par les rétrocessionnaires.

Ce fonds sera la propriété des rétrocessionnaires et leur reviendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu y être faits en exécution du paragraphe 3 de l'article 17 du cahier des charges.

Il est expressément stipulé : 1° qu'en cas de prélèvement effectué sur le fonds de réserve les versements à la caisse spéciale recommenceront comme avant la réalisation du maximum de 2.000 francs par kilomètre et jusqu'à ce que ce chiffre soit atteint de nouveau ; 2° que les sommes prélevées sur le fonds de réserve ne pourront, au moment de leur emploi, être portées en compte dans les dépenses d'exploitation, attendu que lesdites sommes auront déjà été admises comme dépenses d'exploitation au moment de leur entrée à la caisse de réserve.

Art. 9. — Le département demeurera chargé de rembourser l'État de ses avances à l'époque et dans les conditions fixées par l'article 6 de la présente convention, et touchera les subventions versées par l'État, conformément à l'article 12 ci-après.

Art. 10. — Dans un délai de six mois à partir du décret déclaratif d'utilité publique, les rétrocessionnaires seront tenus de constituer une société anonyme spéciale au tramway de Versailles à Maule, dont le capital sera fixé conformément à l'article 18 de la loi du 11 juin 1880.

Ladite société devra être agréée par le conseil général de Seine-et-Oise.

Elle sera substituée aux rétrocessionnaires et deviendra solidairement responsable avec eux, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'ils auront contractés vis-à-vis de ce dernier.

Cette substitution devra toutefois être approuvée par un décret en conseil d'État suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 11. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente convention. Ce cahier des charges ne diffère du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881 que par les modifications introduites aux articles 1, 3, 5, 6, 7, 8 *bis*, 10, 11, 15, 17, 23, 30, 32 et 35 et par la suppression des articles 37 et 38.

Art. 12. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département des subventions de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880, pour l'application de laquelle les frais kilométriques d'exploitation seront calculés par la formule indiquée à l'article 6.

Art. 13. — Les rétrocessionnaires s'engagent à n'employer que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 14. — La somme que les rétrocessionnaires doivent verser chaque année à la date du 1er janvier, afin de pourvoir aux frais de contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 75 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu exceptionnellement le 1er du mois qui suivra celui où aura été rendu le décret de concession; il s'appliquera, non à une année entière, mais seulement à la partie de l'année restant à courir jusqu'au 1er janvier suivant. Il sera effectué à la caisse du trésorier général de Seine-et-Oise.

Art. 15. — Avant la signature du décret d'utilité publique, les rétrocessionnaires déposeront à la caisse des dépôts et consignations une somme de 30.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus aux rétrocessionnaires par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 16. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité, calculés selon l'article 24 de la loi du 11 juin 1880, seront supportés par les rétrocessionnaires.

## SÉRIE DE PRIX.

### 1re PARTIE. — INFRASTRUCTURE.

#### I. — *Frais d'études.*

Frais d'études. — Le kilomètre de tramway concédé, 600 francs.

#### II. — *Terrains.*

Terrains. — Les dépenses réelles d'acquisitions de terrains seront remboursées aux rétrocessionnaires avec une majoration de 15 0/0 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux.

#### III. — *Travaux.*

§ 1er. — Terrassements, déblais de toute nature, y compris transport et emploi. Le mètre cube, 1 fr. 80.

§ 2. — Travaux accessoires sur les parties en déviation, règlements, perrés, murs de soutènement, gazonnage dans les talus, assainissements. Le kilomètre de tramway établi en déviation, 1.000 francs.

§ 3. — Rectification de routes, chemins et cours d'eau, passages à niveau, passages de dessertes et chemins ruraux. Le kilomètre de tramway concédé, 450 francs.

§ 4. — Établissement de banquettes en gazon pour séparer la voie de la chaussée, caniveaux, parapets, drains à pierres sèches, réfection des chaussées et empierrements, enfin tous travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le tramway. Le kilomètre de tramway établi sur routes et chemins, 2.200 francs.

§ 5. — Ouvrages d'art :

Buse de 30 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire, 7 francs ;
Aqueducs de 40 centimètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 40 francs ;
Aqueducs de 60 centimètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 60 francs ;
Aqueducs de 1 mètre d'ouverture. Le mètre linéaire, 115 francs ;
Aqueducs de 1m,50 d'ouverture. Le mètre linéaire, 145 francs ;
Ponceaux de 2 mètres d'ouverture. Le mètre linéaire, 200 francs ;
Ponceaux de 3 mètres d'ouverture. L'un, 3.500 francs ;
Ponceaux de 4 mètres d'ouverture. L'un, 4.500 francs ;
Pont de 6 mètres d'ouverture, en maçonnerie. L'un, 6.000 francs ;
Pont de 6 mètres d'ouverture métallique. L'un, 8.000 francs ;
Pont biais de 11 mètres d'ouverture sur le chemin de fer de Grande-Ceinture à Noisy-le-Roi, 35.000 francs.

2e PARTIE. — SUPERSTRUCTURE.

I. — *Voie et matériel fixe.*

§ 1er. — Voie en acier en rails Vignole de 20 kilogrammes le mètre linéaire, posée sur traverses de 1m,70 × 0m,18 × 0m,12, espacées de 85 centimètres d'axe en axe, y compris éclisses de 7 kilogrammes la paire, boulons d'éclisses en fer de 0kg,260, tirefonds de 0kg,280, fourniture de ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses. Par mètre linéaire, 18 fr. 50.

§ 2. — Changements, croisements de voies, par appareil et non compris les voies. L'un, 1.000 francs.

§ 3. — Plaques tournantes. L'une, 1.400 francs.

§ 4. — Ponts à bascule. L'un, 2.000 francs.

§ 5. — Plaques tournantes pour machines. L'une, 5.000 francs.

§ 6. — Grues fixes. L'une, 6.000 francs.

§ 7. — Traversées à niveau des voies des tramways urbains de Versailles, traversées à une voie. L'une, 4.000 francs.

§ 8. — Alimentations d'eau. L'une, 5.000 francs.

§ 9. — Outillage des ateliers et des dépôts de la traction. Par kilomètre de tramway concédé, 1.000 francs.

§ 10. — Outillage et mobilier de l'exploitation et de la voie. Par kilomètre de tramway concédé, 500 francs.

II. — *Stations.*

Stations des chefs-lieux de canton, des têtes de lignes, des terminus et des bifurcations, bâtiment à voyageurs, halle couverte, quais, trottoirs, cours, etc. (y compris l'installation du téléphone ou du télégraphe pour relier ces stations). L'une, 20.000 francs.

Stations intermédiaires, abri et empierrement des cours. L'une, 2.500 francs.

Remise pour une machine, avec dortoir. L'une, 4.000 francs.

Installations générales de la traction comprenant ateliers, remise à machines et à voitures, magasin, bureau et logement pour un employé. 20.000 francs.

3e PARTIE. — MATÉRIEL ROULANT.

Locomotives du poids de 17 tonnes en ordre de marche. L'une, 30.000 francs ;

Voitures à voyageurs. L'une, 6.000 francs ;

Voitures-fourgons. L'une, 5.000 francs ;

Fourgons. L'un, 4.000 francs ;

Wagons. L'un, 2.500 francs ;

Grues roulantes. L'une, 7.000 francs ;

Frein à vide continu à installer sur la machine. Par machine, 1.700 francs ;

Frein à vide à huit sabots pour voitures-fourgons, avec appareil de commande à l'intérieur. Par véhicule, 1.200 francs ;

Frein à vide à quatre sabots pour voitures et fourgons. Par véhicule, 600 francs ;

Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et les fourgons. Par wagon, 225 francs ;

Pièces de rechange, 8.000 francs.

*Énumération des pièces de rechange.*

Essieux de locomotives, 3 ;
Bielles, 2 ;
Manivelles motrices, 2 ;
Piston, 1 ;
Tiroir complet, 1 ;
Cylindre, 1 ;
Jeu de coussinets pour locomotives, 1 ;
Essieux montés de voitures et wagons, 5 ;
Jeu de ressorts de suspension pour voitures, 1 ;
Plaques de garde-voiture et wagons, 2 ;
Jeu de ressorts de suspension pour wagons, 2 ;
Boites à huile, 8 ;
Coussinets de voitures et wagons, 12 ;
Tampons de voitures et wagons, 3 ;
Faux tampons de voitures et wagons, 8 ;
Tampon de machines, 1 ;
Faux tampon de machines, 1 ;
Crochets de traction, 8 ;
Ressorts de traction, 2 ;
Ressorts de choc, 3 ;
Rails de 8 mètres, 24 ;
Boulons d'éclisses, 400 kilogrammes ;
Tirefonds, 1.200 kilogrammes ;
Boulons assortis pour machines, voitures et wagons, 400 kilogrammes ;
Glaces pour voitures, fermetures de portes et petites pièces diverses pour wagons et voitures, telles que mains de choc, menotes de suspension, axes, clavettes, etc.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des marchandises. Toutefois, les dimanches et jours de fête légale, le service des marchandises pourra être suspendu, pour permettre au concessionnaire d'utiliser toutes ses ressources en personnel ou matériel au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par machines à vapeur ou tout autre moteur mécanique agréé par l'administration.

Art. 2. — La voie ferrée partira de la gare de Versailles (rive droite) et empruntera les voies publiques ci-après désignées : impasse du Débarcadère, rue Duplessis, rue des Marais, rond-point du Chesnay, boulevard Saint-Antoine, route nationale n° 184 jusqu'à Rocquencourt, chemin de grande communication n° 70 jusqu'au chemin de grande communication n° 45, à Maule, sauf au droit de Noisy-le-Roi et entre Crespières et Mareil, où des déviations en plaine sont prévues.

La ligne sera à voie unique, sauf aux gares et haltes qui seront désignées plus loin, où des voies de garage seront établies.

. . . . . .

Art. 11. — Les trains ne s'arrêteront qu'aux stations, haltes et points d'arrêt qui seront déterminés par l'administration.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, des stations ou haltes trafiquantes pour le service commun des voyageurs et des marchandises, et des gares à marchandises aux points ci-après désignés :

Gare de l'Ouest, à Versailles (R. D.) : Halte à voyageurs ;

Gare des Marais, à Versailles : Gare à marchandises ;

Rond-point du Chesnay, à Versailles : Arrêt facultatif ;

Porte Saint-Antoine, à Versailles : Arrêt facultatif ;

Rocquencourt : Halte à voyageurs ;

Bailly : Halte trafiquante ;

Noisy-le-Roi (mairie) : Halte à voyageurs ;

Noisy-le-Roi (station du chemin de fer de Grande-Ceinture) : Station voyageurs et marchandises, gare d'échange ;

Saint-Nom-la-Bretèche : Station voyageurs et marchandises ;

Feucherolles : Station voyageurs et marchandises ;

Davron : Arrêt facultatif ;
Crespières : Station voyageurs et marchandises ;
Mareil-sur-Mauldre : Station voyageurs et marchandises ;
Maule : Stations voyageurs et marchandises.
*Le reste comme au type* (*).

# (N° 123)

[13 mai 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique le chemin de fer reliant la mine de Bréhain aux établissements de Micheville-Villerupt.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Vu les articles 20 et 22 de la loi du 11 juin 1880 ;
Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le chemin de fer reliant la mine de fer de Bréhain aux établissements de Micheville-Villerupt, sur les territoires des communes de Thil et de Villerupt.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir du présent décret.

Art. 2. — MM. Ferry, Curicque et Cie sont autorisés à construire ce chemin de fer à leurs frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

(*) Voir le type *Ann.* 1882, page 292, et *Journal officiel* du 18 mai 1896.

CAHIER DES CHARGES.

TITRE PREMIER.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de la mine de Bréhain et aboutira aux estacades de la mine de Micheville.

Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble présenté, à la date du 8 mai 1895, par MM. Ferry, Curicque et Cie.

*Le reste comme au type* (*).

# (N° 124)

[3 juin 1896]

*Décret approuvant une convention qui modifie les actes de concession de la ligne du chemin de fer d'intérêt local de Gray à Bucey-les-Gy (Haute-Saône).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la convention passée, le 30 mars 1896, entre le préfet de la Haute-Saône, au nom du département, et la compagnie générale des chemins de fer vicinicaux, et ayant pour objet d'apporter diverses modifications et additions aux dispositions tant de la convention susvisée du 25 août 1888 que des cahiers des charges annexés aux décrets des 11 décembre 1874 et 14 avril 1892.

Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée au présent décret.

(*) Voir le type *Ann.* 1888, page 454, et *Journal officiel* du 25 mai 1896.

CONVENTION.

L'an 1896, le 30 mars, entre les soussignés :

M. G. Fourcy, préfet du département de la Haute-Saône, agissant au nom du département en vertu des pouvoirs conférés par le conseil général le 25 août 1893 et par la commission départementale spécialement déléguée à cet effet, le 16 février 1894,

D'une part;

Et M. de Wandre, administrateur-directeur de la compagnie générale des chemins de fer vicinaux, dont le siège social est actuellement à Paris, 8, rue Auber, agissant au nom de la compagnie en vertu des pouvoirs réguliers qui resteront annexés à la présente convention,

D'autre part,

Il a été dit et convenu que les modifications ou additions suivantes seraient apportées tant à la convention du 25 août 1888, approuvée par décret du 12 mars 1889, qui règle les conditions de la rétrocession par le département de la Haute-Saône à la compagnie générale des chemins de fer vicinaux de l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local de Gray à Bucey-les-Gy, qu'aux cahiers des charges annexés au décret déclaratif d'utilité publique dudit chemin de fer, du 11 décembre 1874, et au décret du 14 avril 1892 qui déclare d'utilité publique l'établissement dans le département de la Haute-Saône des tramways à vapeur du raccordement des deux gares de Gray et de Gy à Marnay.

Il est entendu qu'aucun changement n'est apporté à ce dernier cahier des charges en ce qui concerne la ligne de tramway à vapeur de Ronchamp à Plancher-les-Mines.

Art. 1er. — Si, par suite du développement du trafic, ou dans l'intérêt d'une bonne exploitation, le département autorise la compagnie à exécuter à ses frais, sur la ligne, dans les gares ou dépendances, des agrandissements, des ouvrages nouveaux ou des fournitures complémentaires de matériel fixe ou roulant, il sera tenu d'en rembourser la valeur constatée à l'expiration ou à l'époque du rachat de la concession.

A cet effet, il sera ouvert un inventaire spécial où seront inscrits les ouvrages et fournitures rentrant dans cette catégorie ; mais il est formellement stipulé qu'il ne sera tenu aucun compte des ouvrages ou fournitures qui n'auraient pas été préalablement l'objet d'une approbation explicite du conseil général du département.

Art. 2. — Par application de l'article 11 de la convention du 25 août 1888, le nombre des classes de voyageurs sera ramené de trois à deux sur la ligne de Gray à Bucey-les-Gy à dater du 1er juillet 1896.

A partir de cette même date, les tarifs de tous les transports en grande ou petite vitesse et la classification des marchandises appliquée en vertu de l'article 44 du cahier des charges du 11 décembre 1874 seront remplacés sur la ligne de Gray à Bucey-les-Gy par les tarifs et la

classification applicables aux tramways à vapeur en vertu de l'article 23 du cahier des charges annexé au décret du 14 avril 1892, sous réserve toutefois des modifications mentionnées ci-après :

Le prix kilométrique des voyageurs de 2e classe sera abaissé de 60 à 55 millimes, et le prix des transports : 1° des bœufs, vaches, taureaux, mulets, bêtes de trait ; 2° des veaux et porcs ; 3° des moutons et brebis, agneaux et chèvres, seront respectivement abaissés de 15,6 et 3 centimes à 10,5 centimes et 25 millimes. On ajoutera, de plus, à la 3e classe, des marchandises transportées en petite vitesse les sels dénaturés et sucres bruts.

Art. 3. — Les dispositions des articles 24, 26, 27, 30, 31, 32, 34 et 36 du cahier des charges des tramways seront appliquées à la ligne de Gray à Bucey-les-Gy. Les articles 46, 48, 49, 51, 52 et 53 du cahier des charges de cette ligne sont abrogés.

Art. 4. — L'article 54 du cahier des charges de la ligne de Gray à Bucey-les-Gy sera appliquable aux tramways du raccordement des deux gares de Gray et de Gy à Marnay.

Fait double à Vesoul, les jour, mois et an que dessus.

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 125)

[28 juin 1895]

*Travaux publics. — Rues et places. — Dommages dus à la situation de l'immeuble et non aux travaux de nivellement qui n'ont pas eu d'effet dommageable appréciable, mais ont, au contraire, procuré des avantages à la propriété riveraine. — Pas d'indemnité* (*). — (Sieur Launay-Micoulleau contre ville de Saumur.)

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction, et notamment de l'avis de la majorité des experts, que les dommages dont se plaint le sieur Launay-Micoulleau doivent être attribués à la situation même de son immeuble, et que, si les travaux exécutés par la ville, pour le nivellement de la place Darier, ont amené un léger relèvement du sol au droit de la propriété du requérant, ce fait n'a pas eu, dans l'espèce, d'influence appréciable, et ne saurait, en présence surtout des avantages procurés à cette propriété, au point de vue de la viabilité, par les travaux dont s'agit, servir de fondement à une demande en indemnité; qu'il suit de là que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la réclamation du sieur Launay-Micoulleau... (Rejet avec dépens.)

## (N° 126)

[28 juin 1895]

*Travaux publics. — Rivière navigable. — Barrage. — Dommages aux usines.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Gatellier.)

*Exhaussement d'un barrage ayant eu pour conséquence de diminuer la force motrice d'une usine. Indemnité due.*

(*) Rapp. 31 juillet 1891, Commune de Marcilly-d'Azergues (*Ann.* 1892, p. 1214).

*Calcul de l'indemnité. — Pour calculer l'indemnité doit-on simplement capitaliser au denier 20 la valeur locative de la force supprimée, ou rechercher soit la somme nécessaire pour faire face, à l'aide du moteur à vapeur fonctionnant déjà dans l'usine, au supplément de dépenses nécessité par la force motrice à remplacer, et dans le cas où le moteur actuel ne pourrait remplir ce but, le prix d'achat et d'installation d'un nouveau moteur suffisant pour cet objet et allouer le capital dont les intérêts assureraient l'amortissement annuel et les frais de son fonctionnement ? — Rés. dans ce dernier sens. — Renvoi à une expertise.*

Considérant que le ministre des travaux publics et le sieur Gatellier sont d'accord pour reconnaître que la diminution de force hydraulique résultant pour le moulin de Condetz de l'exhaussement du barrage de Saint-Jean-les-deux-Jumeaux est de 5 chevaux-vapeur 41, et que le nombre des jours pendant lesquels chaque année se fait sentir l'effet de l'exhaussement est de 240;

Considérant que, pour demander la réduction de l'indemnité allouée par l'arrêté attaqué au sieur Gatellier, le ministre se fonde sur ce que cette indemnité excéderait la somme nécessaire pour assurer la production pendant 240 jours par an au moyen d'une machine à vapeur d'une force égale à la force hydraulique supprimée;

Considérant que, l'usine du sieur Gatellier comprend déjà dans son outillage, outre des appareils hydrauliques, un moteur à vapeur; que, dans ces circonstances, le ministre est fondé à soutenir que ledit sieur Gatellier serait complètement indemnisé s'il lui était alloué une somme suffisante pour faire face au supplément de dépenses de toutes natures qui résulterait pour lui de l'utilisation de la machine à vapeur qu'il possède pour produire la force de remplacement, dans l'hypothèse où cette machine pourrait pratiquement assurer ce service, soit dans son état actuel, soit en la transformant, et, dans le cas contraire, s'il lui était alloué le prix d'achat et d'installation d'une machine à vapeur de force suffisante et, en outre, un capital dont les intérêts représenteraient l'amortissement annuel et les frais de fonctionnement de cette machine pendant 240 jours;

Considérant que l'état de l'instruction ne permet pas de savoir quel serait le montant de l'indemnité calculée d'après cette base; qu'il y a lieu, en conséquence, avant de statuer au fond tant sur les conclusions du ministre que sur celles du sieur Gatellier, qui demande un supplément d'indemnité, d'ordonner une expertise

nouvelle... (Il sera, avant faire droit au fond tant sur les conclusions du ministre que sur celles du recours incident, procédé à une expertise nouvelle par un expert, si les parties s'entendent pour la désignation d'un expert unique, sinon par trois experts nommés, un par le ministre des travaux publics, un par le sieur Gatellier et le troisième par le président de la section du contentieux du conseil d'État. Le ou les experts désignés devront rechercher si la machine à vapeur que possède le sieur Gatellier peut pratiquement, soit dans son état actuel, soit en la transformant, assurer le remplacement de la force supprimée par l'exhaussement du barrage; dans le cas de l'affirmative, ils détermineront le supplément de dépenses qu'occasionnerait, en tenant compte de l'amortissement et des frais de transformation, la production, pendant 240 jours par an au moyen de cette machine, de la force de remplacement; dans le cas de la négative ils détermineront le prix d'achat et d'installation d'une machine à vapeur pouvant produire 5 chevaux-vapeur 41 et les frais d'amortissement annuel et de fonctionnement de ladite machine pendant 240 jours. Les experts prêteront serment entre les mains du secrétaire du contentieux du conseil d'État, ils devront déposer leur rapport dans le délai de deux mois à partir de la prestation du serment. Les dépens sont réservés pour y être statué ultérieurement.)

---

# (N° 127)

[28 juin 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Canal d'irrigation. — Terrains agricoles. — Fermier.* — (Syndicat du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire contre sieur Darboux.)

*Infiltrations d'eau salée dans des terrains voisins d'un canal d'irrigation et ayant eu pour effet de diminuer l'importance de leurs récoltes; indemnité due au fermier* (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport du tiers expert que la somme de 1.740 fr. 30 allouée à titre d'indemnité au sieur Darboux par le conseil de préfecture repré-

(*) Voy. 9 juin 1893. Canal de Beaucaire (*Ann.* 1894. p. 218).

sente le montant des dommages causés pendant l'année 1885 aux récoltes du domaine de Marsannes par les efflorescences salines résultant des anciennes infiltrations des eaux du canal de la plaine de Beaucaire et de la rigole de la Reiranglade, ouvrage dépendant du canal, et que le défaut d'entretien des fossés au sujet desquels existe une contestation entre le syndicat et le sieur Darboux n'a eu, en fait, aucune influence appréciable sur ces dommages; que, dès lors et sans qu'il soit besoin de rechercher à qui incombe la charge d'entretien de ces fossés, il y a lieu de maintenir la condamnation prononcée contre le syndicat;

*Sur les frais d'expertise :* — Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à bon droit que les frais d'expertise ont été mis à la charge du séquestre;

*Sur la demande d'intérêts des intérêts du sieur Darboux :* — La requête est rejetée. Les intérêts des sommes dues au sieur Darboux seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts au profit de ce dernier à partir du 21 juin 1894. Le sieur Salles ès qualités qu'il s'agit est condamné aux dépens.

---

# (N° 128)

[28 juin 1895]

*Travaux publics. — Chemins de fer. — Dommages aux personnes. — Ouvrier blessé sur un chantier. — Responsabilité : État ; tâcheron.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Garrigou.)

*Un tâcheron, qui a seulement fourni à l'État des ouvriers embauchés par lui et dont le salaire lui était payé directement, à l'effet de les employer à des travaux exécutés en régie pour le compte de l'administration, sous la surveillance des agents de celle-ci, n'est pas responsable des conséquences des accidents causés à un ouvrier sur les chantiers. — Cet ouvrier ne saurait, dans les circonstances de l'affaire, être considéré comme le préposé dudit tâcheron* (*).

*Accident éprouvé par un ouvrier résultant de la fausse manœuvre d'un vagonnet exécutée par un ouvrier au service de l'État, sans qu'il y ait eu imprudence de la part de l'ouvrier blessé : condamnation de l'État à une indemnité* (*).

---

(*-*) Voy. les conclusions de M. Romieu, commissaire du gouvernement, en note sous l'arrêt du 24 juin 1892 (*Ann.* 1893, p. 677).

*Demande en dommages-intérêts à raison d'un appel en cause prétendu intempestif ; dans l'espèce, pas de préjudice : rejet.*

(Suite de l'arrêt du 24 juin 1892, *Ann.* 1893, p. 677.)

Considérant que les deux arrêtés attaqués sont intervenus dans la même instance, qu'ainsi il y a lieu de joindre les deux recours dirigés contre eux pour qu'il y soit statué par une même décision ;

I. *En ce qui concerne le sieur Lafeuille :* — Considérant qu'il résulte de l'instruction que le sieur Lafeuille n'avait d'autre rôle dans l'exécution des travaux que de fournir à l'État des ouvriers embauchés par lui, dont le salaire lui était payé directement, mais que, les travaux étant exécutés en régie pour le compte de l'administration, il n'avait ni la surveillance ni la direction de ces ouvriers ; que, dans ces circonstances, ceux-ci ne sauraient être considérés comme les préposés du sieur Lafeuille, et que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que ce tâcheron ne pouvait être rendu responsable pour une part quelconque de l'accident survenu au sieur Garrigou par la faute d'un des ouvriers employés, le sieur Peypelut ;

Mais, considérant que le sieur Lafeuille ne justifie pas que son appel en cause lui ait causé un préjudice dont l'allocation des dépens ne constitue pas une réparation suffisante ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné l'État à lui payer de ce chef une somme de 400 francs à titre de dommages-intérêts ;

II. *En ce qui concerne le sieur Garrigou :*

*Sur la fin de non-recevoir opposée au recours du Ministre et tirée de ce que l'État aurait acquiescé à l'arrêté :* — Considérant qu'il n'est pas justifié que le ministre des travaux publics ait entendu à aucune époque accepter les dispositions de l'arrêté attaqué ;

*Au fond :* — Considérant qu'il résulte de l'enquête à laquelle il a été procédé que l'accident éprouvé par le sieur Garrigou a eu pour cause unique une fausse manœuvre exécutée par le sieur Peypelut, ouvrier au service de l'État, qu'aucune imprudence n'est établie à l'encontre du sieur Garrigou ; que, par suite, aucune part de responsabilité ne saurait être retenue à sa charge dans l'accident qu'il a éprouvé ;

Considérant que le conseil de préfecture, en condamnant l'État à payer à cet ouvrier une indemnité de 8.000 francs, sous déduction des provisions déjà touchées par lui, a fait une juste appréciation de la gravité et des conséquences de l'accident ; qu'ainsi

il y a lieu de rejeter le recours incident formé par le sieur Garrigou tendant à l'allocation d'une indemnité de 2.500 francs ;

*Sur les intérêts des intérêts :* — ... (Arrêté du conseil de préfecture annulé en tant qu'il a condamné l'État à payer une somme de 400 francs au sieur Lafeuille à titre de dommages-intérêts. Les intérêts de l'indemnité accordée au sieur Garrigou, alloués par le conseil de préfecture à partir du 13 septembre 1890, jour de la demande, seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates du 21 novembre 1891 et 18 juin 1894. Les dépens exposés par le sieur Garrigou seront supportés par l'État.

---

## (N° 129)

[28 juin 1895]

*Voirie (grande). — Fleuves. — Chemin de halage. — Construction. — Autorisation. — Contravention.* — (Sieur Hubert.)

*Constitue une contravention de grande voirie le fait d'avoir élevé une construction dans la zone réservée à la servitude de marchepied sur la berge d'un bras de la Seine où la navigation était momentanément interrompue, mais qui n'avait pas cessé d'être compris dans la nomenclature annexée à l'ordonnance du 10 juillet 1835. Condamnation à l'amende, aux frais du procès-verbal et à la destruction des constructions.*

*Il en est ainsi, alors même que le maire de la commune aurait accordé au contrevenant l'autorisation de bâtir : il n'a pas qualité pour donner cette autorisation.*

Considérant que la Seine est comprise dans le tableau annexé à l'ordonnance du 10 juillet 1835 parmi les rivières navigables sur tout leur cours dans le département de la Seine et qu'aucun acte postérieur n'en a prononcé le déclassement ; qu'il résulte de l'instruction que si, au cours de l'année 1886, la navigation a été momentanément interrompue sur le bras dit « bras de Neuilly » pour l'exécution de travaux ayant pour but de le rendre plus accessible aux bateaux de commerce, ce bras n'a jamais cessé d'être navigable ; que, dès lors, la propriété du sieur Hubert était soumise à la servitude de halage et que le fait d'avoir élevé les constructions visées dans le procès-verbal déposé contre lui le 12 septembre 1893 sur la zone réservée au marchepied par l'article 7 du

titre XXVIII de l'ordonnance d'août 1669 et l'article 2 de l'arrêt du Conseil du 24 juin 1777 constitue une contravention de grande voirie ;

Considérant, d'autre part, qu'il n'appartenait pas au maire de Levallois-Perret d'autoriser le sieur Hubert à élever les constructions dont s'agit; que, d'ailleurs, en appliquant audit sieur Hubert le minimum de l'amende prévue par les textes susvisés, le conseil de préfecture a tenu compte de toutes les circonstances de l'affaire ; que, dès lors, le requérant n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté qui l'a condamné à vingt-cinq francs d'amende, à la démolition des constructions qui ont donné lieu au procès-verbal et aux frais de ce procès-verbal... (Rejet.)

---

# (N° 130)

[28 juin 1895]

Voirie (*Grande*). — *Chemins de fer d'intérêt local des Landes et du Blayais. — Garantie d'intérêts. — Département. — Recettes brutes. — Échange de matériel.* — (Compagnie des chemins de fer économiques.)

*Doivent être considérés comme recettes brutes les soldes créditeurs ressortant du règlement annuel des comptes d'échange du matériel de la compagnie requérante avec chacune des compagnies qui lui empruntent et lui prêtent des vagons.*

Considérant que, pour demander l'annulation de la décision attaquée, la compagnie soutient que l'on doit, pour le calcul de la garantie d'intérêts promise par le département de la Gironde, porter en compte non, comme l'a admis le ministre, les soldes provenant des règlements annuels de ses comptes d'échange de matériel avec chacune des compagnies qui font avec elle des opérations de cette nature, mais seulement la somme représentant, après balance de toutes les recettes ou dépenses provenant des échanges de matériel avec toutes les compagnies, le bénéfice ou la perte résultant de l'ensemble de ces échanges ;

Mais, considérant qu'aux termes de la convention du 28 mai 1881 la garantie n'est due par le département que lorsque le produit brut annuel du chemin de fer, impôts déduits, est insuffisant

pour couvrir les dépenses d'exploitation dont le chiffre a été fixé à forfait et les intérêts à 5 0/0 du capital de premier établissement ; qu'ainsi la compagnie doit compte au département de toutes ses recettes brutes ; que c'est à bon droit et conformément d'ailleurs à l'usage, que le ministre a considéré comme des recettes brutes les soldes créditeurs ressortant du règlement annuel des compte d'échange de matériel de la compagnie requérante avec chacune des compagnies qui lui empruntent et lui prêtent des vagons, le montant de ces soldes pouvant être encaissé par la compagnie des chemins de fer économiques ; que la requête de la compagnie doit par suite être rejetée... (Rejet.)

---

# (N° 131)

[5 juillet 1895]

*Procédure. — Conseil d'État. — Recours. — Arrêté preparatoire : si le conseil de préfecture n'ordonne une expertise que sur certains chefs de réclamations, il ajourne sa décision sur tous les autres points, sans préjuger la solution à intervenir au fond, et réserve les droits et moyens des parties : non-recevabilité.* — (Malapert et Doucet.)

Considérant, d'une part, qu'aucune disposition de loi n'obligeait le conseil de préfecture à prescrire une expertise sur la réclamation formée par les sieurs Malapert et Doucet contre le décompte de leur entreprise ; que, d'autre part, si le conseil de préfecture a ordonné qu'il serait procédé à une expertise seulement en ce qui touche certains chefs, il a ajourné sa décision sur tous les points sans préjuger la solution à intervenir au fond ; qu'ainsi tous les droits et moyens que les requérants pourraient faire valoir demeurent réservés et que l'arrêté attaqué a un caractère simplement préparatoire ; que, par suite, les sieurs Malapert et Doucet ne sont pas recevables à le déférer au conseil d'État et qu'il y a lieu de rejeter leurs conclusions aussi bien en ce qui touche l'expertise que sur la capitalisation des intérêts... (Rejet.)

# (N° 132)

[5 juillet 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer de Chalon à Roanne. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866.* — (Sieurs Malapert et Doucet.)

*Art. 28. — Inondations et pluies torrentielles ayant, d'après l'entrepreneur, le caractère d'événements de force majeure et ayant rendu plus onéreuse l'exécution de certains travaux. Rejet de demandes d'indemnité, l'entrepreneur n'ayant point prévenu l'administration dans le délai fixé par l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales.*

*Art. 32. — Cube excédant de plus d'un tiers celui prévu au devis. Pas d'indemnité, le prix porté au bordereau étant suffisamment rémunérateur.*

*Art. 39. — Ne constituent pas des attachements les classifications de déblais opérées seulement après l'achèvement des travaux.*

*Avant-métré des terrassements contesté seulement après achèvement des travaux exécutés sans réclamation ni réserve : non-recevabilité.*

*Déblais. — Classification. — Cube des déblais extraits relevé non pas au fur et à mesure de l'avancement des travaux, mais seulement après l'achèvement des tranchées ; opération effectuée d'ailleurs non en présence des entrepreneurs et contradictoirement avec eux : renvoi de l'entrepreneur devant le ministre pour faire application des proportions des diverses natures de déblais portées à l'avant-métré.*

*— Déblais de terre argileuse et marneuse : application du prix stipulé pour la 1re classe des déblais ; non-lieu à l'allocation d'un supplément de prix.*

*— Transport de déblais ayant obligé les entrepreneurs à faire une reprise ; pas d'indemnité : le transport est payé suivant la distance sans tenir compte du mode de transport.*

*Difficultés exceptionnelles rencontrées dans l'exécution de perrés. Rejet d'une demande d'indemnité, une indemnité spéciale ayant déjà été accordée.*

*Fouilles d'emprunt. — Augmentation du cube des emprunts*

*pour tenir compte du volume des terres empruntées en remplacement des moellons extraits des déblais et employés aux constructions* (III).

*Fournitures non prévues au marché et reconnues nécessaires. Prix spécial alloué.*

*Gelées. — Ouvrages dégradés par les gelées. Non-lieu à indemnité pour la réfection de ces ouvrages: il appartenait à l'entrepreneur de prendre les précautions nécessaires pour mettre les ouvrages à l'abri des gelées.*

*Ordre de service. — Dimensions données aux remblais par l'entrepreneur supérieures à celles prévues. Pas d'ordre écrit : non-lieu à allouer à l'entrepreneur le paiement du cube des emprunts qu'il a eu à effectuer par suite de cette modification au projet.*

*— Approvisionnement de matériaux supérieur à celui prévu et non employé : absence d'ordre de service ; pas d'indemnité.*

*Matériaux de qualité supérieure à celle prévue employés pour certains ouvrages. Pas d'ordre de service. Rejet d'une demande d'indemnité* (IX).

*Parements. — Parements courbes. Sujétion spéciale. Indemnité allouée* (X).

*Piquetage. Erreurs prétendues. Rejet : l'entrepreneur qui, d'après le devis, doit assister à l'opération et demander immédiatement les vérifications nécessaires, n'a pas réclamé lors de cette opération.*

*Prix comprenant les sujétions d'un travail exécuté suivant les prévisions du devis : non-lieu à revenir sur ce prix.*

*Retard dans le paiement des approvisionnements. Acomptes mensuels non alloués sur les approvisionnements, bien que la situation des fonds disponibles l'eût permis. Indemnité accordée.*

*Travaux imprévus. Indemnité allouée.*

*Travaux confiés à des tâcherons par l'administration. Rejet d'une demande d'indemnité : l'entrepreneur s'est refusé à exécuter ces travaux qui d'ailleurs n'étaient pas compris dans leur marché.*

I. En ce qui concerne les *terrassements :*

§§ 1 et 3. *Sur le cube des déblais et les distances de transport :*

Considérant que les sieurs Malapert et Doucet soutiennent que les quantités portées au décompte ne concordent pas avec les travaux réellement exécutés et demandent que le cube des terrassements compris aux avant-métrés soit porté de 231.903$^{m}$,17 à 233.988$^{m}$,45 et que le calcul des distances de transport soit remanié en conséquence ;

Mais, considérant qu'il résulte de l'instruction que les entrepre-

neurs ont exécuté leurs travaux sans avoir fait ni réserve, ni réclamation, et qu'ils n'ont contesté l'exactitude des métrés qu'après l'achèvement de l'entreprise ; qu'ainsi c'est avec raison que, par application de l'article 97, § 4, du devis, le conseil de préfecture a rejeté leur demande comme non recevable ;

II. § 2. *Sur la classification des déblais :*

Considérant qu'il est reconnu par l'administration elle-même que ce n'est pas au fur et à mesure de l'avancement des travaux, mais seulement après l'achèvement des tranchées, qu'elle a relevé le cube des déblais qui en auraient été extraits ; qu'ainsi les pièces contenant les résultats de cette opération, qui, d'ailleurs, n'a pas eu lieu en présence des entrepreneurs et contradictoirement avec eux, ne constituent pas des attachements au sens de l'article 39 des clauses et conditions générales ; — que, dès lors, les entrepreneurs sont fondés à prétendre que, par application des dispositions contenues dans l'article 98 du devis, à défaut d'autres éléments, la proportion des diverses natures de déblais portée à l'avant-métré devait être maintenue au décompte définitif et qu'il y a lieu de les renvoyer devant le ministre pour établir, d'après ces bases, la classification des déblais et faire fixer le montant des sommes à eux dues de ce chef ;

III. § 4. *Sur le cube des emprunts :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les entrepreneurs ont donné aux remblais, sans ordre de service, des dimensions supérieures à celles prévues et qu'ils ne sont pas fondés à demander le paiement du cube des emprunts qu'ils ont eu à effectuer par suite de cette modification du projet ; mais que, pour tenir compte du volume des terres empruntées, en remplacement des moellons extraits des déblais et employés aux constructions, il y a lieu d'augmenter de 1.445 mètres le cube des emprunts et d'ajouter, de ce chef, au décompte une somme de 1.083 fr. 75 ;

IV. *En ce qui concerne les déblais de la tranchée de Bois-Dernier :*

Considérant qu'aux termes de l'article 98 du devis, la 1re classe des déblais comprend les terres de toutes natures et que cette disposition s'applique aux terres argileuses et marneuses que les entrepreneurs prétendent avoir extraits de la tranchée du Bois-Dernier ; qu'ils ne sont pas fondés, par suite, à demander que ces déblais soient considérés comme imprévus et à réclamer un supplément de prix ;

V. *En ce qui concerne la tranchée de Savigny :*

Considérant qu'aux termes de l'article 51 du devis l'entrepreneur doit assister à l'opération du piquetage et demander immé-

diatement les vérifications qu'il croit nécessaires; mais que, dans aucun cas, il n'est admis à réclamer ultérieurement contre les erreurs qui auraient pu être commises dans cette opération ; que, par suite, les sieurs Malapert et Doucet ne sont pas fondés à se prévaloir d'une erreur dans le nivellement résultant de la pose défectueuse d'un piquet pour demander une indemnité ;

VI. *En ce qui concerne les déviations des chemins :*

Considérant que, d'après l'article 99 du devis, le transport des déblais provenant des déviations de chemins est payé aux prix fixés au bordereau pour les transports à la brouette ou au tombereau, suivant la distance parcourue ; et que, si les entrepreneurs ont employé des procédés de transport qui les obligeaient à faire une reprise, ils ne sauraient avoir droit de ce chef à un supplément de prix ;

VII. *En ce qui concerne les pierres cassées pour les empierrements :*

Considérant que les sieurs Malapert et Doucet réclament le paiement de 6$^{m}$,81 de pierres cassées qui n'ont pas trouvé leur emploi dans les empierrements des chaussées; mais qu'ils ne justifient d'aucun ordre de service leur ayant prescrit d'approvisionner un cube de matériaux supérieur à celui prévu ; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur demande ;

VIII. *En ce qui concerne les fouilles des fondations d'ouvrage d'art :*

Considérant, d'une part, que les sieurs Malapert et Doucet reconnaissent que les fouilles des fondations n'ont pas été poussées à une profondeur plus grande que celle prévue ; que, d'autre part, les prix n$^{os}$ 9 et 10 du bordereau comprennent le jet des déblais sur la berge ; qu'ainsi les requérants ne sauraient, sans revenir sur les prix de leur marché, obtenir des allocations supplémentaires soit pour des difficultés d'extraction, soit pour les remaniements de déblais en vue de dégager les bords de la fouille ;

IX. *En ce qui concerne le supplément de prix de 22 fr. 50 demandé pour la construction du dallot sous le chemin vicinal n° 2 :*

Considérant que les entrepreneurs ne justifient d'aucun ordre de service leur ayant prescrit d'employer pour cet ouvrage des moellons de qualité supérieure à ceux prévus; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de leur allouer un supplément de prix ;

X. *En ce qui concerne la plus-value demandée pour les maçonneries de parements courbes et pour les moellons têtués et smillés employés en parements courbes :*

Considérant que l'exécution des parements courbes constitue une sujétion spéciale qui n'est pas rémunérée par les prix nos 29, 30 et 31 du bordereau où sont portés les prix de la maçonnerie de moellons de choix employés en parements droits ; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a refusé d'en tenir compte aux entrepreneurs et qu'il y a lieu de leur allouer les indemnités de 432 fr. 69 et de 818 francs réclamées par eux et dont le montant n'est pas discuté;

XI. *En ce qui concerne le battage des pieux et palplanches :*

Considérant, d'une part, que les sieurs Malapert et Doucet ne sont pas recevables à invoquer à l'appui de leur demande, comme événements de force majeure, des inondations qu'ils n'ont pas signalées à l'administration dans le délai prescrit par l'article 28 des clauses et conditions générales et, d'autre part, qu'ils n'établissent pas que, pour le battage des pieux et palplanches, il leur ait été imposé des obligations plus onéreuses que celles fixées par l'article 98 du devis; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté leur demande d'indemnité;

XII. *En ce qui concerne les demandes d'indemnités :*

..... *Pour les maçonneries de moellons de choix :*

Considérant, d'une part, que, si le cube des maçonneries de moellons de choix a dépassé de plus d'un tiers le cube prévu, il résulte de l'instruction que le prix du bordereau a été suffisamment rémunérateur et, d'autre part, que les difficultés exceptionnelles rencontrées par les entrepreneurs dans l'exécution des perrés de Bois-Dernier ont été rémunérées par l'allocation d'une indemnité spéciale;

..... *Pour le goudronnage des chapes de maçonneries :*

Considérant que le prix porté au bordereau pour le goudronnage des bois ne s'applique pas aux enduits de goudron sur les chapes des voûtes et qu'il résulte de l'instruction que, pour ce dernier travail qui n'était pas prévu, il y a lieu d'allouer aux entrepreneurs une plus-value de 0 fr. 45 par mètre carré, soit, pour 602m,90, un supplément de 273 fr. 30; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a condamné l'État à leur payer que 200 francs;

XIII. *En ce qui concerne les indemnités demandées :*

..... *Pour les joints des buses en fonte :*

Considérant que le prix no 64 du bordereau qui a été porté au décompte pour ce travail comprend seulement la fourniture du plomb employé au scellement et qu'il y a lieu, par suite, d'allouer en sus aux entrepreneurs la valeur du chanvre goudronné dont ils ont

également fait usage et qui a été évalué par l'expertise à 43 fr. 50;

XIV. *En ce qui concerne la réfection des chapes :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que ces ouvrages aient été dégradés par les gelées; que c'est aux entrepreneurs et non à l'administration qu'il incombait, par application de l'article 118 du devis, de prendre les précautions convenables pour protéger les maçonneries pendant l'hiver et les mettre à l'abri des gelées; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a refusé de condamner l'État à leur payer la réfection des chapes dégradées par la gelée;

XV. *En ce qui concerne la réparation des éboulements du remblai de Malay :*

Considérant que, s'ils entendaient soutenir que les pluies torrentielles survenues pendant l'exécution des travaux ont le caractère d'événements de force majeure, les sieurs Malapert et Doucet auraient dû en aviser les ingénieurs dans le délai fixé par l'article 28 des clauses et conditions générales; qu'ainsi leur demande n'est pas recevable;

XVI. *En ce qui concerne les conclusions de la requête et le recours incident du ministre sur l'indemnité pour retard dans le paiement des approvisionnements :*

Considérant qu'il est reconnu par le ministre que la situation des fonds disponibles aurait permis d'allouer aux entrepreneurs, pendant l'exécution des travaux, des acomptes mensuels sur la valeur des matériaux approvisionnés et que, néanmoins, malgré toutes leurs réclamations, les sieurs Malapert et Doucet n'ont pu obtenir que leurs approvisionnements fussent compris dans le calcul des acomptes; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture leur a accordé une indemnité pour le préjudice que l'administration leur a ainsi fait éprouver;

Considérant que les entrepreneurs n'établissent pas que l'indemnité de 625 fr. 50 à eux allouée soit insuffisante; que, dès lors, il y a lieu de rejeter tant leurs conclusions que celles du recours incident;

XVII. *En ce qui concerne l'indemnité demandée pour les perrés de Saint-Gengoux :*

Considérant qu'il résulte du mémoire même produit par les entrepreneurs que ceux-ci se sont refusés à exécuter ce travail qui n'était pas, d'ailleurs, compris dans leur marché; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à prétendre qu'en le confiant à un tâcheron, l'administration leur a causé un préjudice dont il y ait lieu de les indemniser;

XVIII. *En ce qui concerne les intérêts des intérêts :*

(Art. 1154, Code civil.)... (Les sieurs Malapert et Doucet sont renvoyés devant le ministre des travaux publics pour faire établir la classification des déblais proportionnellement aux quantités des diverses natures de déblais portées à l'avant-métré et fixer le montant des sommes à eux dues de ce chef. L'État paiera aux sieurs Malapert et Doucet, en sus des condamnations prononcées par le conseil de préfecture : 1° 1.083 fr. 75 pour les terres empruntées ; 2° 432 fr. 69 pour les maçonneries en parements courbes ; 3° 818 francs pour la taille des moellons pour parements courbes ; 4° 73 fr. 30 pour le goudronnage des chapes de maçonnerie ; 5° 43 fr. 50 pour les joints des buses en fonte, soit, au total, 2.451 fr. 24, à laquelle il y aura lieu d'ajouter celle qui serait reconnue être due aux requérants à raison de la classification des déblais proportionnellement aux quantités prévues dans les avant-métrés. Intérêts alloués à dater du 4 septembre 1886, capitalisés aux dates des 28 avril 1890, 30 novembre 1891, 6 décembre 1892, 13 juin 1894, 19 juin 1895. Le surplus des conclusions des sieurs Malapert et Doucet et le recours incident du ministre sont rejetés. Les dépens seront supportés pour un quart par l'État.)

---

## (N° 133)

[12 juillet 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Expertise. — Tierce-expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet* 1889. — (Ministre des travaux publics contre sieur Peyrot.)

*Procédure. — Conseil d'État. — Moyens du recours. — Requête sommaire. — Mémoire ampliatif produit après l'expiration des délais du pourvoi. — Une requête ne contenant l'exposé d'aucun fait, ni d'aucun moyen, est recevable si, plus tard, même après l'expiration du délai de recours, il a été suppléé à ce défaut de moyens par la production d'un mémoire ampliatif* (*).

*Tierce-expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet* 1889 *qui a supprimé cette mesure d'instruction. Irrégularité : arrêté annulé ; renvoi devant le conseil de préfecture pour y être*

---

(*) Voy. 11 mai 1894, ministre des travaux publics contre Bénassy. m. 1895, p. 227.

*statué à nouveau sur la réclamation de l'entrepreneur, après qu'il aura été procédé à une nouvelle expertise dans les formes de la loi du 22 juillet 1889* (*).

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par le sieur Peyrot au recours du ministre :*

CONSIDÉRANT que, dans son recours sommaire, le ministre conclut à l'annulation de l'arrêté attaqué et qu'il a été produit ultérieurement un mémoire ampliatif développant les moyens à l'appui de ses conclusions; qu'il a été ainsi satisfait d'une manière suffisante aux prescriptions de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806;

*En ce qui touche la régularité de l'expertise :*

Considérant que l'article 14 de la loi du 22 juillet 1889 a supprimé la tierce-expertise; que, dès lors, si, dans l'instance pendante entre le sieur Peyrot et l'État, le conseil de préfecture estimait que l'expertise, à laquelle il avait été procédé ne présentait pas des éléments suffisants d'appréciation, il devait prescrire une nouvelle expertise, mais qu'il ne lui appartenait pas d'ordonner la tierce-expertise sollicitée par les parties; qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture, pour y être statué à nouveau sur la réclamation du sieur Peyrot, après qu'il aura été procédé à une expertise dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889... (Arrêté annulé. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après expertise régulière.)

---

## (N° 134)

[12 juillet 1895]

*Travaux publics communaux. — Entrepreneur. — Responsabilité décennale. — Action formée plus de dix ans après la fin de l'entreprise.* — (Ville de Paris contre sieur Montjoye.)

*Doit être rejetée comme prescrite l'action en responsabilité dirigée contre l'entrepreneur des travaux de construction d'une église, plus de dix ans après l'achèvement de l'entreprise, le paiement du solde des travaux et la prise de possession.*

CONSIDÉRANT que c'est le 27 juillet 1888 que la demande de la

(*) Voy. 10 mars 1893, Papet et Talichet. *Ann.* 1894, p. 35.

ville de Paris a été enregistrée au greffe du conseil de préfecture de la Seine;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'entreprise du sieur Montjoye était terminée avant la fin de l'année 1877; qu'à cette date le solde du montant de ses travaux lui était payé et que le culte était célébré dans l'église, dont la Ville avait effectivement pris possession; que le point de départ de la prescription est donc antérieur de plus de dix ans à la date de la réclamation de la Ville, et qu'il y a lieu de maintenir l'arrêté par lequel le conseil de préfecture s'est fondé sur les articles 1792 et 2270 du Code civil pour rejeter ladite réclamation... (Rejet avec dépens.)

---

# (N° 135)

[12 juillet 1895]

*Voirie (grande). — Détournement dans la Deule d'une certaine quantité de vinasses provenant d'une usine et qui y ont formé un atterrissement. — Contravention.* — (Sieurs Lesaffre et Bonduelles.)

*Rejet d'une objection tirée de ce que les résidus dont s'agit n'ont pas été déversés dans la Deule par les auteurs de la contravention, mais conduits sur les terres de particuliers qui achètent les vinasses comme engrais et de ce que ce serait par l'effet des gelées qu'une partie de ces résidus se serait écoulée dans la Deule au lieu d'être absorbée par les terres; la contravention relevée contre les requérants est indépendante de toute intention de leur part et elle consiste uniquement dans le fait d'atterrissements provenant d'une cause non contestée; d'ailleurs, il ne dépendait que des requérants de ne pas envoyer, en temps de gelée, des résidus sur des terres ne pouvant pas les absorber.*

Considérant qu'un procès-verbal de contravention a été dressé contre les sieurs Lesaffre et Bonduelle, conformément à l'article 4 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, pour avoir déversé dans la Deule une certaine quantité de vinasses qui y ont formé un atterrissement;

Considérant que, pour demander l'annulation de l'arrêté attaqué, les requérants soutiennent que les résidus dont s'agit n'ont pas été déversés par eux dans la Deule, mais conduits au moyen d'une canalisation spéciale, sur les terres de particuliers qui les leur achètent comme engrais; que, si une partie de ces

résidus s'est écoulée dans la Deule, c'est uniquement par l'effet des gelées qui les ont empêchés d'être absorbés par les terres;

Mais considérant que la contravention relevée contre les requérants est indépendante de toute intention de leur part et qu'elle consiste uniquement dans le fait d'atterrissements provenant d'une cause non contestée; que, d'ailleurs, c'est aux sieurs Lesaffre et Bonduelle seuls qu'appartient la manœuvre des vannes réglant l'entrée des résidus de leur usine dans la canalisation précitée et qu'il ne dépendait que d'eux de ne pas envoyer, en temps de gelée, des résidus sur des terres ne pouvant les absorber; qu'ainsi leur requête doit être rejetée... (Rejet.)

---

# (N° 136)

[19 juillet 1895]

*Travaux publics. — Génie. — Fort de Dampierre. — Devis général du 7 mai* 1857. — (Ministre de la guerre contre sieur Guillotin.)

*Déblais imprévus. — Lorsqu'au lieu de rocs formés de bancs continus ou discontinus, prévus au marché, l'entrepreneur a rencontré des déblais de roc aggloméré, se présentant en masses profondes non litées d'une difficulté exceptionnelle ne pouvant rentrer dans aucune des catégories fixées par le cahier des charges, — il a droit à un prix nouveau. Renvoi à un supplément d'instruction pour fixer ce prix* (1er *chef*).

*— Transport de déblais terreux d'une densité supérieure à celle prévue au marché; prix nouveau alloué* (4e *chef*).

*— Décapement de terre végétale; non-lieu à l'application du prix des déblais ordinaires; plus-value accordée* (3e *chef*).

*— Transport au vagonnet; établissement de voie en palier avec rebroussement; pas de sujétion imprévue; non-lieu à l'allocation d'une plus-value* (7e *chef*).

*Ordre non justifié. — Refus d'une plus-value pour exécution des parements de façade plus soignée que celle prévue au devis* (32e *chef*) *ou pour l'emmétrage et le nettoiement des moellons appartenant à l'État* (36e *chef*).

*Sujétions. — Plus-value accordée: — pour construction d'un pont d'une importance particulière sur les fossés* (17e *chef*); *— pour le mode d'exécution des maçonneries dans lesquelles ont été*

*employés des matériaux trouvés dans les fouilles* (27e *chef*); — *pour un mur de soutènement nécessaire à l'exécution des déblais* (12e *chef*); — *pour déblais mis en dépôt et ultérieurement repris* (25e *chef*).

— *Plus-value refusée lorsqu'il n'y a pas de sujétion imprévue : application de cette règle ; — à des travaux effectués dans la mauvaise saison* (3e *chef*); — *à des parements de rocs de rognons de grande dureté* (9e *chef*); — *à des transports et au répandage des terres sur les casemates* (13e *chef*); — *aux déblais de tranchées de petites dimensions* (25e *chef*); — *à des maçonneries faites avec des matériaux trouvés dans les fouilles* (27e *chef*); — *à un excédent de mortier employé par suite de la préparation incomplète des matériaux* (28e *chef*); — *à l'exécution de maçonnerie de petit appareil* (29e *chef*); — *au lavage, grattage et refoullement des joints de l'extrados des routes exécutés sur des maçonneries fraîches* (34e *chef*).

*Travail compris dans un autre. — Le prix des maçonneries comprend toutes les difficultés de taille* (29e *chef*, § 1) *et notamment la façon des arêtes, angles et arcs des voûtes et des autres ouvrages* (31e *chef*).

(Suite de la décision du 12 août 1879, sieur Guillotin, Voir *Ann.* 1880, p. 1375.)

---

# (N° 137)

[26 juillet 1895]

*Communes. — Distribution d'eau. — Établissement de branchements nouveaux. — Refus d'autorisation. — Recours pour excès de pouvoir non recevable.* — (Société La Prévoyante.)

*Un concessionnaire ne peut pas déférer au conseil d'État, pour excès de pouvoir, l'arrêté par lequel un maire refuse de lui accorder l'autorisation d'établir de nouveaux branchements sur la canalisation existante, alors qu'il se fonde sur les droits qu'il tiendrait d'un traité passé avec la ville. Il appartient au juge dudit traité de statuer sur la réclamation* (*).

Considérant qu'en admettant que la décision du maire de Bou-

(*) Voy. les observations de M. Dejamme dans la *Revue d'administration*, décembre 1895, t. 54, p. 430.

logne-sur-Mer puisse être considérée comme un retrait partiel des autorisations antérieurement données à la société « La Prévoyante », la société n'est pas recevable à déférer cette décision au conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir; qu'il résulte, en effet, des documents versés au dossier, que les distributions d'eau aux maisons riveraines des rues Thiers, Faidherbe et Saint-Louis, ont fait l'objet de conventions intervenues, en 1851, entre la ville de Boulogne-sur-Mer et la société « La Prévoyante »; que, par suite, si la société soutient qu'il a été porté atteinte aux droits qui lui appartenaient en vertu de ces conventions, c'est devant le juge desdites conventions qu'elle doit porter sa réclamation... (Rejet.)

---

# (N° 138)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics communaux. — Décompte. — Solde touché sans réserve.* — (Sieur Hacquard contre commune de Neuilly-sur-Seine.)

*Est non recevable à réclamer contre le décompte, l'entrepreneur qui, sans faire aucune réserve, a touché le mandat pour solde qui lui a été délivré* (*).

Considérant que la réclamation présentée par le sieur Hacquard au conseil de préfecture tendait à faire condamner la commune de Neuilly au paiement d'une somme de 2.784 fr. 80 qu'il prétendait lui rester due sur le montant de son entreprise;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction, et notamment des visas de l'arrêté attaqué, que le décompte général de l'entreprise du requérant, après avoir été réglé par les architectes directeurs des travaux, a été, conformément à l'article 24 du cahier des charges, soumis à la revision de l'architecte en chef du département de la Seine, qui l'a arrêté à la somme de 35.593 fr. 35, le 24 juin 1887;

Considérant qu'à cette date, déduction faite des acomptes reçus par le sieur Hacquard, il ne lui restait dû qu'une somme de 3.793 fr. 35.

Considérant que cette somme a fait, le 24 février 1888, l'objet

(*) Voy. 28 juillet 1882, Gulpa. *Ann.* 1883, p. 519.

d'un mandat pour solde qui a été touché par le sieur Hacquard, le 1er mars 1888, sans qu'il ait formulé ni protestation ni réserve ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté comme non recevable la réclamation formée par le sieur Hacquard ; qu'il y a lieu, par suite, de rejeter son pourvoi... (Rejet avec dépens.)

---

# (N° 139)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics communaux. — Décompte. — Hôtel de Ville. — Détérioration. — Responsabilité : architecte.* — (Commune de Maraussan contre sieur Boilève.)

*Détérioration survenue à une partie de l'édifice par suite d'une fausse manœuvre résultant d'ordres directs de l'architecte : irresponsabilité de l'entrepreneur.*

*En ce qui concerne le remboursement de la somme de 420 francs réclamée par la commune pour les réparations faites au parapet de la tour et de l'escalier :*

Considérant que, si, à la suite de la repose du campanile par le sieur Boilève, le parapet de la tour a subi une dislocation, il résulte de l'instruction, notamment du rapport de l'expert de la commune, que l'entrepreneur ne peut en être rendu responsable, qu'il s'est, en effet, strictement conformé aux ordres directs de l'architecte, qu'ainsi la commune n'est pas fondée à demander que les conséquences de cette détérioration soient mises à la charge de l'entrepreneur... (Requête de la commune et recours incident du sieur Boilève rejetés. Les intérêts des sommes dues au sieur Boilève seront capitalisés au 2 février 1894 pour produire eux-mêmes intérêts. Les dépens seront mis à la charge de la commune de Maraussan, sauf ceux du recours incident, qui resteront à la charge du sieur Boilève.)

# (N° 140)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Défectuosités. — Vice du plan. — Responsabilité: architecte, entrepreneur. —* (Commune de Tréloup contre sieurs Lionnel et Petit.)

*Lorsque l'entrepreneur s'est conformé strictement aux plans, profils, tracés et ordres de service qui lui ont été donnés par l'architecte pour l'exécution des ouvrages, il ne saurait être responsable des défectuosités constatées après l'exécution, et qui proviennent du vice du plan, encore bien que les modifications apportées sur l'ordre de l'architecte n'auraient pas été autorisées par l'administration municipale* (*).

*Mais l'architecte doit, à raison de ces faits, être déclaré responsable envers la commune: Décidé qu'il devra seulement payer le montant des ouvrages nécessaire à la réparation du préjudice, sans autres dommages-intérêts.*

Considérant que le sieur Petit, entrepreneur, s'est conformé strictement aux plans, profils, tracés et ordres de service qui lui ont été donnés par l'architecte pour l'exécution des ouvrages dont la quantité et les dimensions n'ont pas d'ailleurs été augmentées; que si, par suite d'une reconnaissance insuffisante de la nature des terrains, l'architecte a été obligé de relever, en cours d'exécution, le plafond du réservoir et celui des drains, cette modification n'était pas au nombre de celles pour lesquelles l'entrepreneur était tenu, aux termes de l'article 10 de son cahier des charges, d'exiger l'autorisation d'un représentant de l'administration; que, par suite, c'est avec raison que le sieur Petit, à la charge duquel aucune malfaçon n'est relevée, a été mis hors de cause par l'arrêté attaqué ;

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'instruction que les imperfections dont se plaint la commune ont été la conséquence des vices du plan dressé par le sieur Lionnel, architecte, qui ne s'était pas rendu compte de la nature et de la consistance des terrains où devaient être exécutés les travaux; que, dès lors,

(*) Rapp. 24 février 1893. Schnarf contre commune d'Étalans (*Arr. du C. d'Ét.*, p. 179).

c'est à bon droit que le conseil de préfecture a déclaré l'architecte responsable envers la commune;

Considérant enfin que le conseil de préfecture a accordé à cette dernière une réparation suffisante du préjudice éprouvé par elle en laissant à la charge du sieur Lionnel le montant des ouvrages dont la confection a été jugée nécessaire et qu'elle n'est pas fondée, dès lors, à demander en outre l'allocation de dommages-intérêts... (Les conclusions de la commune et celles du sieur Lionnel sont rejetées. Les dépens seront supportés par la commune, sauf ceux du recours incident du sieur Lionnel qui resteront à la charge de ce dernier.)

---

# (N° 141)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics communaux. — Digues de protection contre le inondations du Rhône. — Décompte. — Conditions générales du 16 novembre 1866.* — (Sieur Lacroix contre commune d'Aramon.)

*Transport au vagon substitué au trans port prévu au tombereau spontanément par l'entrepreneur: rejet de la demande d'indemnité.*

*Remblais. — Augmentation du cube par suite du glissement dans le Rhône d'une partie des terres apportées; fait provenant d'un changement dans le mode prévu d'exécution des travaux: forfait résultant des profils inapplicables; indemnité accordée.*

*Reprise de déblais, nécessitée par une mauvaise exécution des travaux, laissée à la charge de l'entrepreneur.*

*Malfaçons provenant des ordres donnés par la ville pour l'exécution des travaux: entrepreneur déclaré non responsable.*

I. En ce qui concerne *les plus-values de 4.609 fr. 88 et de 639 fr. 18 réclamées sous les chefs 1 et 5 par l'entrepreneur à raison du changement opéré dans le mode de transport des terres :*

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que le sieur Lacroix a substitué spontanément le transport en vagon au transport au tombereau ou à la brouette prévu au projet; qu'ainsi il n'est pas fondé à se prévaloir de cette substitution pour réclamer une indemnité;

II. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à l'allocation*

*d'une indemnité de 4.471 fr. 76, à raison de l'augmentation du cube des remblais :*

Considérant qu'il résulte des constatations du rapport d'expertise que, par suite du glissement dans le Rhône d'une partie des terres apportées pour fermer les brèches de la digue, l'entrepreneur a dû exécuter un cube de 3.037 mètres de remblais supplémentaires ;

Considérant que la commune d'Aramon invoque, pour lui refuser le paiement de ce travail, les dispositions de l'article 9 du devis, qui porte que le cube des terrassements sera constaté par des profils dressés avant l'exécution et acceptés de l'entrepreneur, sans qu'il soit rien ajouté à ce cube pour déchets occasionnés par le tassement des terres spongieuses ou mouillées ;

Mais considérant qu'il résulte du rapport des experts que les travaux n'ont pas été exécutés dans les conditions prévues au projet ; que, pour hâter la fermeture de la grande brèche, les remblais de gravier, sur lesquels devait reposer la digue, ont été supprimés et les terres jetées directement dans le Rhône ; que, dans ces conditions, on ne saurait opposer à l'entrepreneur le forfait résultant de l'acceptation des profils et qu'il sera fait une juste appréciation de l'indemnité à laquelle il a droit en lui allouant de ce chef, conformément aux conclusions du troisième expert, une somme de 2.215 fr. 90 ;

III. *Sur les conclusions de l'entrepreneur tendant sous le chef n° 4 à l'allocation d'une indemnité de 643 francs à raison d'une reprise pour l'extraction des déblais de sable retirés des petites brèches :*

Considérant qu'il résulte du rapport des experts que cette reprise pouvait être évitée au moyen de l'établissement d'une rampe d'accès et que ce travail incombait à l'entrepreneur, en vertu des dispositions de l'article 13 du devis ; qu'ainsi celui-ci n'est pas fondé à réclamer une indemnité ;

IV. *Sur le recours incident de la commune d'Aramon, tendant à l'allocation d'une indemnité de 3.000 francs, à raison des malfaçons constatées dans l'exécution de la digue :*

Considérant, d'une part, que, si la commune allègue que le tassement des remblais a été effectué d'une façon imparfaite par suite du changement apporté au mode de transport des terres, il résulte du rapport des experts que cette modification au projet a été accepté par elle ; qu'elle en a retiré de notables avantages au point de vue de l'accélération des travaux et que, dans ces circonstances, elle n'est pas fondée à réclamer de ce chef une indemnité ; que, d'autre part, la présence du sable dans les rem-

blais qui devaient être exécutés en terre provient de la nature des déblais que l'entrepreneur a reçu l'ordre de transporter : qu'enfin il n'est pas justifié que les indemnités payées par la commune aux propriétaires voisins pour extractions de matériaux aient été augmentées par la façon dont les emprunts ont été opérés par l'entrepreneur;

*Sur les frais d'expertise...*

*Sur les intérêts des intérêts :* ... — (La commune d'Aramon paiera au sieur Lacroix, en sus des condamnations mises à sa charge par l'arrêté attaqué, une indemnité de 2.215 fr. 90. Cette somme portera intérêts à partir du 3 février 1891. Les intérêts dus au sieur Lacroix seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts aux dates des 6 février 1892, 20 mai 1893, 26 juillet 1894. Arrêté attaqué réformé en ce qu'il a de contraire. Le surplus des conclusions du sieur Lacroix et le recours incident de la commune d'Aramon sont rejetés. Les dépens exposés par le sieur Lacroix et les frais d'expertise seront supportés par la commune d'Aramon.)

---

# (N° 142)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics communaux. — Casino et théâtre. — Concession. — Travaux non exécutés, ni même commencés, dans le délai imparti pour les terminer : résiliation prononcée au profit de la commune avec dommages-intérêts à retenir sur le cautionnement versé.* — (Sieur Lazard contre ville d'Hyères.)

*Procédure. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil de préfecture sans qu'il soit constaté que les formalités exigées par l'arrêté du 19 fructidor an IX aient été remplies : arrêté annulé en la forme. Évocation* (*).

..... SUR LA RÉGULARITÉ *en la forme des arrêtés attaqués :*

Considérant que, s'il résulte des mentions contenues dans ces arrêtés que, pour rendre chacune de ces décisions, un conseiller général a été appelé pour remplacer un membre du conseil de préfecture empêché de siéger, aucune indication ne fait connaître

(*) Voy. 29 novembre 1889, Ateliers méridionaux. *Ann.* 1891, p. 972.

que les formalités prescrites par l'arrêté du 19 fructidor an IX, pour la désignation de ces conseillers généraux aient été remplies; qu'ainsi les décisions attaquées sont irrégulières en la forme et que l'annulation doit en être prononcée;

Mais considérant que l'état de l'instruction permet de statuer immédiatement;

Au fond :

Considérant que le traité passé le 10 novembre 1889 entre la ville d'Hyères et le sieur Lazard porte que le théâtre devra être achevé dans le délai de deux ans à partir de la notification audit sieur Lazard de l'approbation du contrat par l'autorité supérieure et que le solde du cautionnement de 25.000 francs — dont 10.000 francs avaient déjà été versés — devra être déposé au moment de cette notification;

Considérant qu'aucune stipulation du traité n'imposait à la ville l'obligation de soumettre les plans au conseil départemental ou au conseil général des bâtiments civils et que l'approbation du contrat par l'autorité supérieure prévue par la convention ne peut s'entendre que de l'approbation du préfet, nécessaire aux termes de l'article 115 de la loi du 5 avril 1884;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le préfet a approuvé, le 1er juillet 1891, le contrat relatif au théâtre, ainsi que le traité de concession du casino qui était dans une certaine mesure lié au premier, et que la notification de cette approbation a été faite au sieur Lazard le 30 septembre suivant;

Considérant que la ville est, par suite, fondée à soutenir que le délai imparti pour la construction du théâtre courait à partir du 30 septembre 1891 et que le sieur Lazard était tenu de verser le solde de son cautionnement exigible depuis cette date;

Considérant que, plus de deux ans s'étant écoulés sans que l'entrepreneur ait commencé les travaux du théâtre, la ville a conclu, le 20 octobre 1893, devant le conseil de préfecture, à la résiliation du traité et à l'allocation d'une indemnité à son profit;

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'aucun travail n'a encore été exécuté; que l'inobservation par le sieur Lazard des obligations que lui imposait son contrat justifie la demande de résiliation présentée par la ville et qu'il y a lieu en conséquence d'y faire droit;

Considérant, en ce qui touche les dommages-intérêts, qu'il résulte de l'instruction que l'inexécution du marché et la privation des édifices, que le sieur Lazard s'était chargé de construire, ont

causé un préjudice à la ville et qu'il sera fait une juste évaluation de l'indemnité à allouer à cette dernière en condamnant le sieur Lazard à lui payer la somme de 10.000 francs, que la ville est autorisée à retenir sur la première partie du cautionnement; qu'il convient, en conséquence, d'accueillir dans cette mesure la demande de la ville et de rejeter le surplus de ses conclusions, notamment celles qui tendraient à faire condamner le sieur Lazard à verser la somme de 15.000 francs formant le solde de son cautionnement... (Arrêtés annulés pour vice de forme. Le traité passé le 10 novembre 1889 entre la ville d'Hyères et le sieur Lazard et relatif à la construction d'un théâtre est résilié. Le sieur Lazard paiera à la ville la somme de 10.000 francs à titre d'indemnité de résiliation et la ville est autorisée à retenir ladite somme sur la partie déjà versée du cautionnement. Le surplus des conclusions du sieur Lazard et de la ville d'Hyères est rejeté. Les dépens sont mis à la charge du sieur Lazard.)

---

# (N° 143)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics communaux. — Dommages aux usines. — Arrêté prescrivant une expertise générale en exécution d'une précédente décision du conseil d'État. — Caractère préparatoire. — Recours non recevable.* — (Ville de Rennes contre sieur Bertin et autres.)

Considérant qu'en exécution de la décision du conseil d'État, en date du 4 juillet 1890, qui a renvoyé les usiniers et la ville de Rennes devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendrait sur la demande en indemnité formée par les sieurs Bertin et autres, ceux-ci ont saisi le conseil de préfecture à l'effet d'obtenir la réparation des dommages causés à leurs usines par l'ensemble des travaux d'adduction des eaux de la ville;

Considérant qu'en tant que le conseil de préfecture a prescrit, en ce qui touche cette demande d'indemnité, l'expertise réclamée par les demandeurs conformément à l'article 13 de la loi du 22 juillet 1889, tous droits et moyens des parties demeurant expressément réservés, ce conseil n'a fait qu'ordonner une mesure

purement préparatoire, qu'à la vérité la ville soutient que l'expertise ainsi ordonnée ne doit porter que sur les dommages résultant de l'enlèvement de 5.000 mètres cubes d'eau par jour dans le bassin des rivières de la Minette et de la Loisance;

Mais considérant qu'en ordonnant l'expertise sur l'ensemble des travaux exécutés, le conseil de préfecture n'a fait que se conformer à la décision précitée du conseil d'État; qu'ainsi son arrêté doit être maintenu... (Rejet avec dépens.)

---

## (N° 144)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics. — Dommages causés à une propriété par suite de l'agrandissement d'une gare. — Indemnité allouée.* — (Compagnie d'Orléans contre demoiselles Giraud et Levallez.)

Considérant que, si c'est à tort que l'arrêté attaqué s'est fondé pour allouer aux demoiselles Giraud et Levallez une indemnité sur la gêne que l'exécution des travaux leur aurait causée, il résulte de l'instruction que, parmi les dommages signalés par lesdites demoiselles, il en est qui étaient de nature à motiver l'allocation d'une indemnité, et que la compagnie requérante ne justifie pas que la somme de 500 francs constitue une réparation exagérée de ces dommages... (Rejet.)

---

## (N° 145)

[26 juillet 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Travaux ayant eu pour effet de placer les immeubles des requérants à 2m,60 de la crête d'un déblai de 25 mètres de hauteur, de nuire à leur solidité, par suite d'absence de précaution, et enfin de supprimer des accès directs avec un quartier : indemnité due.* — (Ville de Marseille contre sieur Roch-Maggi.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de voirie exécutés par la ville de Marseille de 1888 à 1892, pour l'ouverture de la rue Colbert et de la rue des Incurables, en suppri-

mant une partie de la rue des Trois-Fours, ont eu pour résultat de placer les immeubles du sieur Maggi à 2m,60 de la crête d'un talus de 25 mètres de hauteur; que le manque de précaution apporté dans l'exécution des travaux a compromis la solidité de ses maisons ; que la communication directe qui existait vers le côté sud entre les immeubles du sieur Maggi et le quartier de l'Hôtel des Postes a été supprimée ; que de toutes ces circonstances il est résulté une brusque diminution des loyers; que les dommages ainsi éprouvés par le sieur Maggi sont de nature à ouvrir à son profit un droit à indemnité ; que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation de la réparation à lui due en fixant à 8.000 francs au principal la somme qui devra lui être payée par la ville ; qu'ainsi il y a lieu de maintenir les dispositions de l'arrêté attaqué et de rejeter tant la requête de la ville de Marseille que le recours incident du sieur Maggi... (La requête de la ville de Marseille et le recours du sieur Maggi sont rejetés. Les intérêts des sommes dues au sieur Maggi seront capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir du 13 avril 1894. Les dépens sont mis à la charge de la ville de Marseille, sauf ceux du recours incident qui resteront à la charge du sieur Maggi.)

---

# (N° 146)

[2 août 1895]

*Communes. — Éclairage électrique. — Concession ; mode d'exécution ; option. — Modification. — Retards dans l'exécution : pas d'indemnité.* — (Sieur Bartissol contre ville de Perpignan.)

*Un traité de concession conférant à un entrepreneur le droit de recourir, à son choix, pour assurer l'éclairage électrique d'une ville, soit à une canalisation souterraine, soit à la pose de câbles aériens, et stipulant qu'il pourra établir des supports, non seulement sur les immeubles communaux, mais même sur ceux appartenant aux particuliers, la modification apportée ultérieurement à cette dernière clause, à la demande du préfet, en vue d'exiger le consentement des propriétaires, ne doit pas être considérée comme ayant eu pour effet de priver l'entrepreneur de sa faculté d'option et de le forcer à exécuter une canalisation souterraine.*

*Le retard apporté par l'entrepreneur à la réalisation de ses*

*engagements ayant eu pour cause les difficultés soulevées par les propriétaires riverains et par le maire, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamné à des dommages-intérêts envers la ville; mais, par contre, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander que la ville soit condamnée à lui payer une indemnité.*

Considérant qu'il résulte, aussi bien de la délibération du conseil municipal de Perpignan du 10 octobre 1888, qui relate les pourparlers engagés par les parties avant la conclusion du traité de concession que des termes mêmes de l'article 9 de ce traité, que la ville a conféré au sieur Bartissol le droit de recourir, à son choix, pour assurer l'éclairage électrique, soit à la pose de câbles aériens, soit à une canalisation souterraine.

Considérant que l'article 9 du traité primitif se référait à un article 15 qui stipulait le droit pour le concessionnaire d'établir des cloches d'arrêt ou supports, non seulement sur les immeubles communaux, mais même sur ceux appartenant aux particuliers;

Considérant que, sans doute, à la demande du préfet, l'article 15 a été modifié, en ce sens que ces travaux ne pourraient être exécutés sur les maisons particulières sans le consentement des propriétaires, mais que cette modification n'avait pas pour but, dans la commune intention des parties contractantes, et ne saurait avoir pour effet de priver le sieur Bartissol d'une faculté d'option qui a été la cause déterminante de son consentement et de le forcer à assurer l'éclairage de la ville au moyen d'une canalisation souterraine;

Considérant que, par suite, si, tant à raison des difficultés soulevées par les propriétaires riverains, que du refus par le maire, à cause des inconvénients qui en seraient résultés pour la circulation, d'accorder au sieur Bartissol l'autorisation de placer des supports sur la voie publique, le concessionnaire n'a pu remplir ses engagements à l'époque fixée, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamné au paiement de dommages-intérêts envers la ville; mais que, par contre, il n'est pas fondé à demander que la ville soit condamnée à lui payer une indemnité... (Arrêté annulé, en tant qu'il a condamné le sieur Bartissol au paiement de dommages-intérêts envers la ville de Perpignan, à raison du retard apporté à l'établissement de l'éclairage électrique; surplus des conclusions du sieur Bartissol rejeté; dépens exposés par le sieur Bartissol supportés par la ville de Perpignan.)

# (N° 147)

[2 août 1895]

*Dettes de l'État. — Déchéance quinquennale. — Compétence. — Caractère de décision. — Délai. — Absence de notification* (*). — (Compagnies de l'Est et du Nord.)

*Déchéance quinquennale appliquée à une demande en paiement formée plus de cinq ans après l'ouverture de l'exercice, au cours duquel la dette a pris naissance.*

*Reconnaissance de la dette, décision au fond néanmoins utile. — Lorsque devant le conseil de préfecture le ministre reconnaît l'existence d'une dette à la charge de l'État, la circonstance qu'il oppose au paiement pour partie la déchéance quinquennale et pour le surplus l'absence de crédits n'a pas pour objet de rendre l'action sans objet. — Le conseil de préfecture doit reconnaître le principe de la dette, en fixer la quotité, et déclarer l'État débiteur, sous réserve de l'application de la déchéance.*

*Caractère de décision. — Une dépêche du directeur des services administratifs du ministère de la guerre ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse.*

*Délai. Absence de notification. — Décision ministérielle opposant la déchéance quinquennale ; absence de notification ; recevabilité du recours.*

Vu la requête pour la compagnie des chemins de fer de l'Est, dans laquelle elle expose, qu'à la suite des décisions rendues en 1888 et 1890 par le conseil d'État en interprétation de l'article 54 du cahier des charges des compagnies de chemins de fer, relativement au transport des chevaux d'attelage de l'artillerie, du génie et du train des équipages, elle a saisi le conseil de préfecture d'une demande tendant à faire condamner l'administration de la guerre, par application de ces décisions, au paiement d'une somme principale de 85.204 fr. 50, lui restant due pour transport de chevaux qui n'étaient accompagnés, ni individuellement, ni par le cavalier

(*) Voy. 2 mars 1888, Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée contre le ministre de la guerre. *Ann.* 1889, p. 18 ; — 28 février 1890, compagnie d'Orléans contre le ministre de la guerre. *Ann.* 1892, p. 233.

auquel ils étaient spécialement affectés dans le service au corps, savoir 36.917 fr. 65 pour transports effectués du 3 mai 1881 au 31 décembre 1885, et 48.286 fr. 85 pour transports effectués postérieurement jusqu'au 28 février 1890, le tout avec intérêts et intérêts des intérêts; que le ministre de la guerre ayant opposé la déchéance quinquennale à la première partie de la demande et le refus des crédits par la commission du budget pour les transports postérieurs à 1885, le conseil de préfecture par arrêté du 30 mai 1893, s'est déclaré incompétent en ce qui concerne la question de déchéance quinquennale et a déclaré qu'il n'y avait lieu de statuer sur la demande en paiement de 48.286 fr. 85 pour transports postérieurs à 1885, puisque cette demande n'était pas contestée par le ministre; que le conseil d'État est compétent pour statuer sur la question de déchéance dont il se trouve saisi tant par le présent pourvoi que par un recours direct n° 76.680, formé contre la décision prononçant cette déchéance; que, d'autre part, c'est à tort que le conseil de préfecture a refusé de statuer sur la demande en paiement des transports effectués postérieurement à 1885, qu'il devait au moins donner acte de l'aveu du ministre qui déclarait ne pas contester la dette; qu'en effet l'administration n'était pas fondée à se prévaloir d'un refus de crédits, l'avis de la commission du budget n'étant pas un acte législatif qui puisse arrêter l'action des tribunaux, et conclut par ces motifs à ce qu'il plaise au conseil joindre le présent recours au recours n° 76.680 et, annulant l'arrêté du 30 mai 1893, déclare l'État débiteur envers elle d'une somme principale de 85.204 fr. 50, montant des causes susénoncées, avec intérêts et intérêts des intérêts; condamner l'État aux dépens;

Vu le mémoire en défense présenté par le ministre de la guerre, dans lequel il conclut au rejet du pourvoi, sans dépens, par les motifs que les conclusions de la compagnie ne se réfèrent, quant à son droit de créance, à aucun litige actuellement pendant; qu'ainsi il n'y a lieu d'y statuer; et que, le refus de paiement ou d'ordonnancement, étant fondé uniquement sur l'absence de crédits, ne peut donner ouverture à un débat contentieux, et déclare, d'ailleurs, que l'administration de la guerre reconnaît sa dette envers la compagnie et qu'il se propose de demander au Parlement les crédits nécessaires pour la payer;

Vu la requête présentée pour la compagnie des chemins de fer de l'Est... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler une décision du 4 avril 1891, notifiée le 10 du même mois, par laquelle le ministre de la guerre a appliqué la déchéance quinquennale à la

créance de la compagnie afférente aux transports de chevaux. effectués du 3 mai 1881 au 31 décembre 1885 ; — *Ce faisant, attendu* que, dès 1881, la compagnie a protesté contre les retranchements opérés sur ses factures et que depuis elle a continué à les établir au plein tarif pour tout cheval non accompagné, en maintenant ses protestations et ses réserves, l'administration et la requérante étant d'accord pour attendre, sur la question en litige, la décision que rendrait le conseil d'État à l'égard des autres compagnies ; qu'ainsi aucune déchéance n'a pu être encourue ; que, d'ailleurs, le ministre s'est engagé à régler intégralement tout l'arriéré de la compagnie, qui n'a accepté qu'à cette condition une nouvelle convention relativement aux transports des chevaux de troupe ; condamner l'État au paiement de la somme de 36.917 fr. 65 pour complément de taxe sur les transports de chevaux, effectués du 3 mai 1881 au 31 décembre 1885, le tout avec intérêts et intérêts des intérêts, et dépens ;

Vu les observations présentées par le ministre de la guerre... tendant au rejet du pourvoi comme non recevable et, en tout cas, comme mal fondé, attendu que les actes attaqués, consistant dans un état de liquidation arrêté et signé par l'intendant-directeur des services administratifs, ne constituent pas, au point de vue de la déchéance, une décision susceptible de recours ; que la décision spéciale par laquelle le ministre a prononcé la déchéance est intervenue le 18 avril 1891, sous forme de réponse aux requêtes présentées par la compagnie devant le conseil de préfecture et que cette décision régulièrement notifiée n'a fait l'objet d'aucun pourvoi dans le délai légal ; que, au fond, les réserves formulées le 2 mai 1881 et non renouvelées depuis ne sauraient remplacer la demande de paiement qui, pour chaque transport, pouvait seule interrompre le délai de déchéance ; que, la première demande régulière datant de 1890, la déchéance est bien encourue pour les transports compris dans la période du 2 mai 1881 au 31 décembre 1885 ; qu'à aucun moment le ministre n'a renoncé à opposer cette déchéance ;

En ce qui touche *l'arrêté du conseil de préfecture du* 30 *mai* 1893 :

Considérant qu'à la suite des décisions rendues par le conseil d'État, en 1888 et 1890, au profit d'autres compagnies de chemin de fer relativement à l'application de l'article 54 de leurs cahiers des charges au règlement des transports de chevaux de l'armée, la compagnie de l'Est, qui n'avait pas été partie dans ces instances, a saisi le conseil de préfecture d'une requête tendant à faire condamner l'État au paiement d'une somme de 85.204 fr. 50, retran-

chée sur ses factures de transports, contrairement à l'interprétation donnée à l'article 54 par les décisions susvisées ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, au cours de l'instance, le ministre de la guerre n'a plus contesté le droit de la Compagnie requérante et qu'il a même reconnu qu'elle était créancière de l'État de la somme de 82.204 fr. 50, mais qu'il s'est refusé à en effectuer le paiement en se fondant sur ce que la Compagnie avait encouru la déchéance pour une partie de sa créance et sur ce qu'il manquait des crédits nécessaires pour acquitter l'autre ; que, nonobstant ces exceptions, qui ne pouvaient faire obstacle qu'au paiement de la dette, le conseil de préfecture restait compétent pour en reconnaître le principe et en fixer la quotité et que, en présence de la reconnaissance par le ministre du bien-fondé de la réclamation, il devait déclarer l'État débiteur envers la compagnie de la somme de 85.204 fr. 50, sous réserve toutefois de l'application de la déchéance ; qu'ainsi il y a lieu d'annuler l'arrêté attaqué ;

*En ce qui touche la décision du ministre de la guerre opposant la déchéance pour les exercices* 1881 *à* 1885 :

*Sur la recevabilité du pourvoi :*

Considérant que, si le ministre est fondé à prétendre que la dépêche du 4 avril 1891, signée du directeur des services administratifs, et l'état annexé ne constituent pas une décision susceptible d'être déférée au conseil d'État par la voie contentieuse, il résulte de l'instruction que la décision spéciale, en date du 18 avril 1891, par laquelle le ministre a lui-même opposé la déchéance, édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831, à la compagnie de l'Est, n'a jamais été notifiée à cette compagnie et que, dès lors, le recours formé par elle contre ladite décision dans son mémoire en réplique est recevable ;

Au fond : Considérant qu'il résulte de l'instruction que c'est seulement le 7 mai 1890 que la compagnie a adressé au ministre une demande régulière de paiement des sommes retranchées sur ses factures depuis 1881 ; que, à cette date, sa créance afférente aux exercices 1881, 1882, 1883, 1884 et 1885 était prescrite, par application de l'article 9 de la loi précitée du 29 janvier 1831 ; que la compagnie ne justifie d'aucun fait de nature à la relever de la déchéance par elle encourue ; qu'ainsi elle n'est pas fondée à demander l'annulation de la décision, par laquelle le ministre a opposé cette déchéance à sa demande en paiement de la somme de 36.917 fr. 65 pour les transports effectués antérieurement au 31 décembre 1885 ;

Considérant que de tout ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de déclarer l'État débiteur envers la compagnie de l'Est uniquement de la somme de 48.286 fr. 85, afférente aux transports effectués postérieurement au 31 décembre 1885 jusqu'au 28 février 1890 ;

*Sur les intérêts et intérêts des intérêts : ...*

(Arrêté du conseil de préfecture annulé. Est rejeté le recours de la compagnie des chemins de fer de l'Est contre la décision du ministre de la guerre opposant la déchéance pour les exercices 1881 à 1885. L'État est déclaré débiteur envers la compagnie de la somme de 48.286 fr. 85. Cette somme portera intérêts à partir du 27 décembre 1890. — Les intérêts échus les 29 septembre 1892 et 17 mai 1895 seront capitalisés à ces dates pour produire eux-mêmes intérêts. — État condamné aux dépens du pourvoi n° 81.882.)

---

# (N° 148)

[8 août 1895]

*Communes. — Chemins vicinaux. — Commission départementale. — Décision portant redressement d'un chemin.* — (Sieurs Barge, Brosse et autres.)

*Qualités pour se pourvoir. — Des habitants d'une commune ne peuvent pas, à titre de simples contribuables et sans qu'ils aient à invoquer un intérêt direct et personnel, attaquer pour excès de pouvoir une décision de la commission départementale portant redressement d'un chemin vicinal ordinaire de cette commune* (*).

*Intervention de ladite commune au procès. Recevabilité : elle justifie d'un intérêt au maintien de la décision attaquée.*

*Dépens. — Pas de dépens en cette matière.*

SUR LA DEMANDE *en intervention de la commune de Varennes-sur-Têche :*

Considérant que la commune de Varennes-sur-Têche a intérêt au maintien de la décision attaquée; que, dès lors, son intervention est recevable ;

---

(*) Voir notamment : 9 juillet 1886, Roch, Lagarde et autres (*Ann.* 1887, p. 106).

*En ce qui touche le pourvoi des sieurs Barge, Brosse et autres :*

Considérant que les sieurs Barge, Brosse et autres contribuables de la commune de Varennes-sur-Têche ne justifient d'aucun intérêt direct et personnel qui puisse leur donner qualité pour déférer au conseil d'État la décision par laquelle la commission départementale de l'Allier a approuvé un projet de redressement et d'élargissement du chemin vicinal ordinaire n° 7 ; que, dès lors, leur requête doit être rejetée comme non recevable ;

*En ce qui touche les conclusions de la commune de Varennes-sur-Têche à fins de dépens :*

Considérant que, aux termes de l'article 88 de la loi du 10 août 1871, les recours contre les arrêtés de redressement des chemins vicinaux pris par les commissions départementales peuvent être formés sans frais... (Intervention de la commune de Varennes-sur-Têche admise. Requête des sieurs Barge, Brosse et autres rejetée. Conclusions à fins de dépens rejetées.)

---

# (N° 149)

[8 août 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Pont. — Régie.* — (Commune de Chissey contre sieur Humbert.)

*Mise en régie prononcée contre un entrepreneur qui a abandonné les travaux et refusé de les reprendre, après mise en demeure, en alléguant qu'il a formé une demande de résiliation et que l'administration refuse de lui payer les acomptes stipulés : régularité.*

*Conséquences : Entrepreneur déchargé des conséquences de la mise en régie, à raison des sujétions extracontractuelles qui lui ont été imposées.*

*Non-lieu à l'allocation d'indemnités à l'entrepreneur pour manque à gagner et préjudice subi : la régie ne lui a causé aucun préjudice, et il ne justifie pas qu'il dût réaliser un bénéfice dans l'entreprise.*

*Matériel. — Procès-verbal de remise. — Détériorations à la charge de l'entrepreneur à compter du procès-verbal de remise le mettant en demeure de reprendre le matériel dont s'est servie la régie.*

*Usure normale pendant la régie : pas d'indemnité.*

*Intérêts dus seulement à compter du jour de la demande spéciale qui en est faite.*

*Frais d'expertise mis à la charge de l'administration, qui n'a fait aucune offre à l'entrepreneur.*

En ce qui touche *la mise en régie :*

Considérant que, à la date du 3 avril 1880, l'entrepreneur a abandonné les travaux en se fondant : 1° sur les refus de l'administration de lui tenir compte des dragages supplémentaires, et de la commune de lui payer les acomptes stipulés au cahier des charges et 2° sur la demande de résiliation dont il avait saisi le conseil de préfecture ; que, malgré la mise en demeure qui lui a été adressée le 29 avril, il a refusé de reprendre les travaux ; que, dans ces circonstances, la mise en régie a été prononcée valablement contre lui ;

Considérant toutefois qu'il y a lieu de tenir compte à l'entrepreneur de ce que, depuis le commencement des travaux, l'administration n'a cessé de lui adresser des ordres de service prescrivant soit l'installation d'un matériel hors de proportion avec l'importance du marché, soit l'exécution de travaux qu'il était impossible d'effectuer dans les délais prescrits ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a déchargé des conséquences de la régie ;

Mais considérant que l'entrepreneur ne justifie ni que la régie lui ait causé un préjudice dont la commune de Chissay lui doive réparation, ni qu'il eût réalisé un bénéfice dans l'entreprise dont il était adjudicataire ; qu'il suit de là que le sieur Humbert n'est fondé à réclamer que le paiement des sommes qui lui sont dues pour les travaux exécutés par lui ; que, dès lors, il y a lieu de retrancher de la somme allouée par le conseil de préfecture ce qui représente la perte qu'aurait subie l'entrepreneur et le bénéfice dont il aurait été privé du fait de la mise en régie, et de rejeter le surplus des conclusions de la commune et les conclusions du recours incident tendant à l'augmentation de ces indemnités ;

*En ce qui touche les frais de détérioration du matériel :*

Considérant que, par un procès-verbal de remise du 5 octobre 1881, l'entrepreneur a été mis en demeure de reprendre le matériel dont s'était servie la régie ; qu'à partir de ce moment c'était à lui qu'il appartenait de prendre soin de ce matériel et que, dès lors, la commune est fondée à soutenir qu'elle ne doit

pas supporter la charge des détériorations qui se sont produites depuis le 5 octobre 1881 ;

Considérant qu'à cette date la diminution de valeur subie par le matériel ne représentait que l'usure normale ; que, dès lors, aucune indemnité n'était due de ce chef ;

*Sur les intérêts :*

Considérant que les intérêts ne sont dus que du jour de la demande spéciale qui en est faite ; que les intérêts n'ont été demandés que le 30 juin 1882 ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture les a alloués à l'entrepreneur à partir du 1er avril 1882 ;

... *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que, la commune n'ayant fait aucune offre à l'entrepreneur, c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis les frais d'expertise à sa charge... (Condamnations prononcées contre la commune réduites de 4.448 fr. 47 sur le 1er chef ; de 1.000 francs sur le 3e, en conséquence réduites de 23.131 fr. 57 à 17.683 fr. 10 avec intérêts à compter du 30 juin 1882, capitalisés au 16 juillet 1894 ; dépens partagés par moitié.)

---

# (N° 150)

[8 août 1895]

*Travaux publics. — Marché d'entretien. — Regards d'égouts. — Pose d'échelons. — Travaux neufs et non travaux d'entretien. — Adjudication.* — (Sieur Castille contre Ville de Paris).

*La fourniture et la pose d'échelons neufs dans les regards d'égouts qui n'en étaient pas pourvus doivent-elles être considérées comme des travaux d'entretien et de réparation ou comme des travaux neufs ? — Rés. dans ce dernier sens.*

*Décidé que ces travaux, à exécuter en même temps dans dix arrondissements de Paris, constituent une opération d'ensemble et que, l'estimation totale dépassant 40.000 francs, la Ville a pu, par application du cahier des charges les mettre en adjudication.*

Considérant que la fourniture et la pose d'échelons neufs dans les regards d'égouts qui jusqu'alors n'en étaient pas pourvus doivent être considérées, non comme des travaux d'entretien et de réparation, mais comme des travaux neufs ; que ces travaux, à exécuter en même temps dans dix arrondissements, constituent

une opération d'ensemble dont l'estimation totale, sans qu'il y ait à distinguer entre les arrondissements, faisant partie des divers lots mentionnés au cahier des charges de l'entreprise du sieur Castille, dépassait 40.000 francs; que, par suite, la Ville de Paris a pu, par application de l'article 1er, § 3, du cahier des charges, mettre les travaux en adjudication; qu'il suit, de là, que la requête doit être rejetée. (Rejet avec dépens.)

---

# (N° 151)

[8 août 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Moulin. — Travaux de canalisation effectués par une ville. — Frais d'expertise.* — (Ville d'Aix-les-Bains.)

*Indemnités allouées au propriétaire du moulin: — pour diminution du volume des eaux auxquelles il avait droit, en comprenant dans les eaux détournées même celles qui provenaient des égouts de la ville, — pour diminution de force motrice, en tenant compte seulement de la perte de la force motrice utile, — pour perte partielle de la clientèle par suite des chômages imposés par le fait de la ville.*

*— Frais d'expertise mis en entier à la charge de la Ville, qui n'avait fait aucune offre.*

Sur le volume *des eaux dont la perte doit donner lieu au paiement d'une indemnité en faveur des consorts Mathieu:*

Considérant que, par jugement en date du 13 août 1888, confirmé par arrêt de la cour d'appel, le tribunal civil de Chambéry a reconnu le droit des consorts Mathieu sur toutes les eaux qui, avant l'exécution des travaux de canalisation, étaient apportées dans le Tillet, en amont du moulin de Cornin, par la Chandonne et le Gachet, sans qu'il y ait à en excepter celles provenant des égouts de la ville d'Aix-les-Bains, qui, par suite, ont été à bon droit comptées par le conseil de préfecture dans le volume des eaux détournées devant servir de base au calcul de l'indemnité;

*Sur les indemnités dues pour la perte de force motrice:*

Considérant qu'il résulte de l'expertise que le volume des eaux détournées est de 122 litres à la seconde; mais que cet emprunt ne porte préjudice à l'usine des consorts Mathieu que lorsque le débit du Tillet est inférieur à 600 litres, fait qui se produit pen-

dant 85 jours par an, en moyenne ; que, dans cette période, la réduction du débit entraîne pour le moulin de Cornin la perte d'une force motrice utile de 4 chevaux-vapeur ;

Considérant qu'il résulte de l'expertise que le conseil de préfecture a fait une exacte appréciation des faits en évaluant à 1.088 francs le préjudice éprouvé à raison du chômage de 4 chevaux-vapeur pendant 85 jours et en fixant, par suite, à cette somme l'indemnité annuelle due par la ville d'Aix aux consorts Mathieu ; — qu'il suit, de là, que ceux-ci qui, d'ailleurs, ne demandent pas l'augmentation de cette indemnité à eux allouée depuis le commencement des travaux, ne sont pas fondés à prétendre que le conseil de préfecture leur a accordé pour l'avenir une réparation insuffisante du préjudice éprouvé en condamnant la ville à leur payer le capital nécessaire pour assurer le service de la somme à laquelle il a été évalué ;

*Sur le dommage résultant du fonctionnement irrégulier de l'usine :*

Considérant qu'il résulte également de l'instruction que les chômages imposés au moulin de Cornin par le fait de la ville, en mettant les consorts Mathieu dans l'impossibilité d'effectuer exactement leurs livraisons de farine, ont eu pour effet de leur faire perdre une partie de leur clientèle et que la ville n'établit pas, qu'en la condamnant à payer de ce chef une somme de 4.000 francs, le conseil de préfecture ait fait une évaluation exagérée de ce préjudice ;

*Sur les frais de l'expertise :*

Considérant que, la ville d'Aix n'ayant fait aucune offre, c'est à tort que le conseil de préfecture n'a pas mis à sa charge la totalité des frais de l'expertise ;

*Sur les intérêts :*

Considérant qu'en vertu de l'arrêté attaqué les consorts Mathieu ont droit aux intérêts des sommes dues par la ville, à partir du 1er janvier 1891 ; qu'ils ont demandé les intérêts des intérêts par leurs mémoires enregistrés les 25 mars 1892 et 22 décembre 1894 ; qu'à ces dates il leur était dû plus d'une année d'intérêt et qu'il y a lieu, par suite, de faire droit à leurs conclusions... (Requête de la ville d'Aix-les-Bains rejetée. Les frais de l'expertise seront supportés en totalité par la ville. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêts des sommes dues aux consorts Mathieu par la ville le 25 mars 1892 et le 22 décembre 1894, capitalisés pour produire eux-mêmes des intérêts à partir de ces dates. Surplus des conclusions du recours incident rejeté. Dépens supportés par la ville).

# (N° 152)

[8 août 1895]

*Travaux publics. — Occupation temporaire. — Convention relative aux intérêts de l'indemnité allouée.* — (Héritiers Berton, Alazard et Alayrac contre compagnie d'Orléans.)

*Compétence. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître: — des difficultés relatives à une convention concernant les intérêts d'une indemnité précédemment allouée par lui, — d'une demande en interprétation d'une décision du conseil d'État. — Conseil d'État. — Non-lieu à interprétation d'une décision dans laquelle le conseil d'État n'a pas statué sur la difficulté qui divise actuellement les intéressés.*

(Suite de l'arrêt : Compagnie d'Orléans contre sieurs Carayon, Pouzergues et autres, 28 mars 1890, *Ann.* 1892, p. 388.)

Considérant que les requérants se sont fondés, devant le conseil de préfecture, pour réclamer les intérêts des indemnités d'occupation temporaire à eux allouées à raison des travaux d'agrandissement de la gare de Cahors: 1° sur une convention passée entre eux et la compagnie d'Orléans et aux termes de laquelle celle-ci se serait engagée à leur payer ces intérêts ; 2° sur ce que la décision du conseil d'État du 28 mars 1890 devait être interprétée en ce sens qu'elle ne leur a pas refusé lesdits intérêts;

Considérant que c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande par le motif qu'il était incompétent, d'une part, pour connaître des conventions privées, relatives à l'exécution des condamnations prononcées par un précédent arrêté, d'autre part, pour statuer sur une demande en interprétation d'une décision du conseil d'État;

Considérant que dans leurs pourvois les requérants reprennent leurs conclusions de première instance, et qu'ils sont recevables à demander devant le conseil d'État l'interprétation de la décision du 28 mars 1890;

Mais, considérant que, par cette décision, le conseil d'État s'est borné à réduire les indemnités d'occupation temporaire qui avaient été fixées en principal par le conseil de préfecture ; qu'il n'a pas eu à statuer sur les intérêts qui n'avaient été demandés ni devant le conseil de préfecture, ni devant le conseil d'État;

qu'ainsi sa décision ne peut donner lieu à interprétation et que les requêtes doivent être rejetées... (Rejet avec dépens.)

---

# (N° 153)

[8 août 1895]

*Voirie (Grande). — Rivières navigables. — Contravention. — Délimitation du domaine public. — Compétence.* — (Sieur Tostain.)

*Le conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal de contravention de grande voirie, est compétent pour reconnaître lui-même les limites du domaine public. — En conséquence, il ne peut faire de la délimitation opérée par le préfet la base de sa décision sans la contrôler et sans examiner si, en fait, les ouvrages litigieux sont élevés sur le domaine public.*

*Décidé que l'arrêté de délimitation du préfet, base unique de l'arrêté du conseil de préfecture, ayant été annulé par le conseil d'État, il y avait lieu, avant de statuer au fond, d'ordonner une vérification.*

Considérant que, par son arrêté en date du 22 février 1889, le conseil de préfecture de Maine-et-Loire, saisi du procès-verbal de contravention dressé contre le sieur Tostain, n'a pas subordonné sa décision à la délimitation du domaine public telle qu'elle serait faite par le préfet; — que le conseil de préfecture a, au contraire, déclaré que c'était à lui, juge de la contravention, qu'il appartenait de reconnaître les limites du domaine public, de décider, au vu des divers documents de l'instruction, si les terrains litigieux se trouvaient ou non compris dans ces limites; qu'il s'est borné à surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été procédé à une délimitation administrative qui devait lui fournir un élément d'appréciation; — qu'ainsi le conseil de préfecture n'a pas méconnu sa compétence, et que, par suite, le sieur Tostain n'est pas fondé à demander l'annulation de l'arrêté du 28 février 1889;

Mais considérant que, par son arrêté en date du 31 juillet 1890, le conseil de préfecture de Maine-et-Loire, statuant au fond sur la poursuite intentée contre le sieur Tostain a, pour condamner le requérant à la démolition des ouvrages exécutés par lui et aux frais du procès-verbal, fait purement et simplement application aux îles, dont le requérant est propriétaire, de l'arrêté de délimi-

tation pris par le préfet de Maine-et-Loire, le 31 décembre 1889, et s'est fondé sur ce que les constructions litigieuses ont été élevées au-dessous de la limite du domaine public fixé à la cote 15m,85 par l'arrêté de délimitation ;

Mais considérant, d'une part, que par décision du conseil d'État, en date du 4 mai 1894, l'arrêté du préfet de Maine-et-Loire du 31 décembre 1889 a été annulé en ce qui touche les îles de la Haute-Chaîne, de la Poudrière, par le motif que ces îles n'ont pas fait l'objet d'une délimitation distincte et indépendante de celle des rives continentales ;

Considérant, d'autre part, que l'état de l'instruction ne permet pas de décider immédiatement si les terrains litigieux sont susceptibles d'être recouverts par les plus hautes eaux de la Maine, coulant à pleins bords avant tout débordement sur les îles de la Haute-Chaîne, de la Poudrière et qu'il y a lieu d'ordonner une vérification sur ce point... (Il sera, avant faire droit, procédé par l'inspecteur général des ponts et chaussées de la circonscription, en présence du sieur Tostain ou de son représentant dûment appelé, à une vérification ayant pour but de reconnaître si les terrains litigieux étaient, à la date des faits reprochés au sieur Tostain, susceptibles d'être recouverts par les eaux de la Maine coulant à pleins bords, avant tout débordement sur les îles de la Haute-Chaîne, de la Poudrière. Les conclusions de la requête tendant à l'annulation de l'arrêté du 28 février 1889 sont rejetées.)

---

# TRIBUNAL DES CONFLITS

## (N° 154)

[29 juin 1895]

*Travaux publics. — Construction d'école. — Travaux non approuvés — Demande d'indemnité. — Compétence du conseil de préfecture. Conflit négatif.* — (Sieur Réaux.)

*Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur l'action en indemnité formée contre une commune par le constructeur d'un groupe scolaire à raison du préjudice que lui causerait l'inexécution des conventions passées entre la commune et le constructeur. — Il s'agit de travaux publics, et la circonstance que les délibérations du conseil municipal seraient entachées de quelques irrégularités et n'auraient pas été approuvées par le préfet n'en changent pas le caractère* (*).

*Dépens mis à la charge de la partie qui succombera en fin de cause.*

Considérant que la demande en dommages-intérêts formée par le sieur Réaux est fondée sur le préjudice qui serait résulté pour lui de l'inexécution, par la commune de Léoville, d'une convention, relative à la construction et à l'aménagement d'un groupe scolaire, passée entre lui et ladite commune, à laquelle serait également imputable le défaut de ratification expresse de cette convention par l'autorité préfectorale ;

Considérant que le tribunal civil de Jonzac, par jugement en date du 24 janvier 1893, et le conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure, par arrêté du 5 décembre de la même année, se sont successivement déclarés incompétents pour connaître de cette demande en indemnité ; que de cette double

(*) Voy. 26 juin 1880, Conflits Valette, *Ann.* 1881, p. 1274; — 15 janvier 1881, Dasque, *Ann.* 1882, p. 184; — 14 novembre 1879, Conseil d'État, Bourgeois, *Ann.* 1881, p. 192; — 16 décembre 1881, commune de Plaisance, *Ann.* 1882, p. 1372; — 13 mai 1892, commune de Longpré, *Ann.* 1893, p. 499.

déclaration il résulte un conflit négatif et qu'il y a lieu de régler la compétence ;

Considérant que les travaux de construction et d'aménagement d'un groupe scolaire communal constituent des travaux publics ; que le fait que les délibérations concernant l'exécution de ce projet seraient entachées de certaines irrégularités ou n'auraient pas été expressément approuvées par l'autorité préfectorale ne saurait enlever à ces travaux le caractère qu'ils tiennent de leur objet, non plus que modifier la nature de la convention à laquelle ils ont donné lieu ;

Considérant que, dès lors, le débat ne porte pas sur des obligations ou un contrat de droit commun dont il appartiendrait à l'autorité judiciaire de déterminer les effets et d'apprécier, avant tout, la validité, sauf à elle à renvoyer à l'autorité administrative à prononcer préalablement sur la régularité des actes administratifs intervenus ; mais que le litige soulève uniquement des difficultés d'ordre administratif concernant un marché de travaux publics, dont il appartient au conseil de préfecture de connaître, en vertu des dispositions de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII ; qu'il suit de là que c'est à tort que le conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure s'est déclaré incompétent... (L'arrêté ci-dessus visé du conseil de préfecture du département de la Charente-Inférieure, en date du 5 décembre 1893, est considéré comme non avenu. La cause et les parties sont renvoyées devant ledit conseil de préfecture. Les dépens auxquels a donné lieu le jugement de l'instance en conflit négatif seront supportés par la partie qui succombera en fin de cause.)

---

# (N° 155)

[29 juin 1895]

*Travaux publics. — Expropriation irrégulière. — Cours d'eau navigable. — Usine. — Dépossession du canal d'amenée. — Dommages accessoires. — Perte de la force motrice. — Légalité de l'usine. — Compétence judiciaire. — Conflit positif.* — (Sieur Sarrières.)

*Les tribunaux judiciaires sont compétents pour statuer sur l'action en indemnité fondée sur la dépossession par l'État, pour l'exécution de travaux publics, mais sans expropriation préalable, d'une*

*partie du canal d'amenée d'une usine située sur un cours d'eau navigable et fondée en titre* (*).

*L'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur tous les dommages accessoires à la dépossession qui en sont la conséquence directe tel que celui résultant de la perte de la force motrice* (**).

*Elle est également compétente pour reconnaître le droit de propriété privée invoqué devant elle, dans l'espèce pour statuer sur la légalité de l'usine et vérifier, — sauf interprétation par l'autorité compétente, des actes administratifs qui seraient invoqués, — si les ouvrages et dépendances de l'usine, où ont été effectués les travaux de l'État, faisaient ou non partie du domaine public* (***).

---

(*) Si les tribunaux judiciaires sont incompétents pour ordonner la destruction d'un travail public ou, d'une manière plus générale, pour prendre des décisions portant atteinte à des actes administratifs (Cass., 21 octobre 1889, Dal., 1890, 1.459), ils sont compétents, au contraire, pour statuer sur les actions en indemnités fondées sur la dépossession d'une propriété privée et son incorporation au domaine public sans expropriation préalable; leurs décisions dans ce cas ne portent pas atteinte aux actes administratifs qui continuent à recevoir leur exécution et ils ne font pas cesser l'incorporation qui subsiste (11 janvier 1873. Conflit, Paris-Labrosse. *Ann.* 1874, p. 34). D'autre part, il ne s'agit pas dans l'espèce d'un simple dommage, mais bien d'une dépossession dont les travaux ne sont que la conséquence, ce qui justifie la compétence judiciaire. (Conseil d'État, 28 novembre 1891. Estable, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 714.)

(**) La perte de la force motrice étant un dommage accessoire de la dépossession, l'autorité judiciaire était compétente pour statuer sur la demande d'indemnité fondée sur ce fait à raison d'une véritable indivisibilité excluant tout partage de compétence. Voy. les conclusions de M. de Forcade, commissaire du gouvernement, sous un arrêt Marchand, du 27 août 1857, *Ann.* 1858, p. 186, rendu en sens contraire et duquel on peut rapprocher, Cass. Touron, 2 avril 1881, Sir., 1882, 1,35; Picard, *Traité des eaux*, t. II, p. 425. — Dans le sens de la décision rapportée, Voy. Conseil d'État, Estable, 28 novembre 1891, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 714; 21 mai 1855; Cass., Dumont; — *Ann.* 1855, p. 589, Comp. 16 avril 1880, Conseil d'Etat, Roux, *Ann.* 1881, p. 938.

(***) Voy., en sens contraire, Picard, t. II, p. 422. — La solution que nous rapportons n'est qu'une application de la règle d'après laquelle le juge de l'action est juge de l'exception. — L'autorité judiciaire ne serait plus indépendante de l'autorité administrative si elle devait lui renvoyer l'examen, à titre préjudiciel, de la légalité de l'usine, car elle devrait subordonner sa décision à la solution, donnée par l'autorité administrative, à la question de propriété. Il ne s'agissait d'ailleurs dans l'espèce que d'une question de fait, celle de savoir si l'usine était antérieure à 1566, puisque, de ce fait, dépend sa légalité. Conseil d'État, 8 décembre 1876, Pommier, *Ann.* 1878, p. 1636; — Ville de Paris, 30 mai 1884, *Ann.* 1885, p. 54; — 27 février 1891, Vauthier, *Ann.* 1892, p. 903. — Il n'y avait donc pas de question préjudicielle et le tribu-

Considérant que, par exploit, en date du 30 janvier 1895, le sieur Sanières, propriétaire du moulin d'Assier sur la rivière du Lot, a assigné l'État devant le tribunal civil de Villefranche pour voir dire : qu'à raison de la construction d'une digue sur un canal d'amenée et un barrage dépendant de sa propriété, il se trouvait, en fait, dépossédé de son usine devenue inutilisable et qu'il était dû pour cette cause une indemnité qu'il évaluait provisoirement à 200.000 francs ;

Considérant qu'à cette demande le préfet de l'Aveyron a opposé un déclinatoire fondé sur ce que les faits dont se plaint le demandeur ne constitueraient que de simples dommages occasionnés par un travail public ; que, au surplus, il y avait lieu de rechercher si l'usine avait une existence légale et si les ouvrages d'amenée, dont le sieur Sanières aurait été dépossédé, étaient réellement sa propriété, ou au contraire ne faisaient pas partie du domaine public ; que, dès lors, le conseil de préfecture était seul compétent pour statuer sur le litige ;

Considérant que le tribunal de Villefranche, par son jugement du 20 mars 1895, a rejeté ce déclinatoire et s'est déclaré compétent pour connaître de l'ensemble de l'action intentée par le sieur Sanières et que le préfet de l'Aveyron a élevé le conflit ;

Considérant que la demande formulée par le sieur Sanières a pour objet l'allocation d'une indemnité à raison de la dépossession partielle des dépendances de son usine et des dommages qui auraient été la conséquence de cette dépossession, et que le tribunal civil, compétent pour statuer sur cette demande, l'est également pour reconnaître le droit de propriété privée invoqué devant lui, et pour vérifier, sauf interprétation par l'autorité compétente des actes administratifs qui seraient invoqués, si les ouvrages et dépendances de l'usine, où ont été effectués les travaux, faisaient ou non partie du domaine public ;

Considérant, en outre, que la suppression du courant d'eau et la perte de force motrice dont se plaint le demandeur n'étant que la conséquence de l'emprise qui fait l'objet de l'instance, cette cause de dommages ne saurait en être distinguée, ni donner lieu à une demande spéciale dont l'autorité judiciaire ne pourrait pas connaître ; qu'ainsi c'est avec raison que le tribunal civil de Villefranche s'est déclaré compétent et que l'arrêté de conflit doit être annulé... (Arrêté de conflit annulé.)

---

nal des conflits pouvait faire état de ce fait pour déterminer la compétence (13 décembre 1890, Rapp. Parant, *Ann.* 1892, p. 735 ; — 13 décembre 1890, Conflit Décamps, *Ann.* 1892, p. 723).

# PERSONNEL

## (N° 156)

**(Mai et Juin 1896.)**

### I. — INGÉNIEURS.

#### 1° DÉCORATION.

*Décret du* 10 *juin* 1896. — M. **Hausser** (Édouard), Ingénieur en Chef de 2e classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre du Commerce, de l'Industrie, des Postes et des Télégraphes).

#### 2° NOMINATIONS.

*Arrêté du* 28 *mai* 1896. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er juin 1896, les Conducteurs principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent savoir :

MM. **Labussière** (Urbain), Ille-et-Vilaine, service ordinaire, service de la navigation de la Vilaine-Inférieure et service de la 1re section du canal de Nantes à Brest.

**Bachèlerie** (Antoine), à Brive, service ordinaire du département de la Corrèze.

**Santoul** (Léon), à Albi, service ordinaire du département du Tarn.

**Fritsch** (Alexandre), à Rouen, service vicinal du département de la Seine-Inférieure.

### 3° AVANCEMENT.

*Arrêté du 9 mai 1896.* — **M. Rabel,** Ingénieur en Chef de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre rang à dater du 16 mai 1896.

### 4° SERVICES DÉTACHÉS.

*Arrêté du 1er juin 1896.* — **M. Briotet,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, détaché au service du Ministère de l'Agriculture, est mis à la disposition du Préfet du département de la Seine, pour être attaché au service municipal de la Ville de Paris, en remplacement de **M. Petsche,** mis en congé renouvelable.

**M. Briotet** reste placé dans la situation de service détaché,

*Arrêté du 4 juin.* — **M. Crahay de Franchimont,** Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service maritime du département de la Gironde, est mis à la disposition du Ministre de la Marine, pour être attaché au service de l'Inspection générale des Travaux hydrauliques de la Marine.

Il est placé dans la situation de service détaché.

*Arrêté du 24 juin.* — **M. Tinardon,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au cabinet du Ministre des Travaux publics, est mis à la disposition du Président du Conseil, Ministre de l'Agriculture, pour remplir les fonctions de Chef du service technique et de Secrétaire de la Commission de l'Hydraulique agricole, en remplacement de **M. Briotet,** détaché au service municipal de la Ville de Paris.

**M. Tinardon** est placé dans la situation de service détaché.

### 5° CONGÉ.

*Arrêté du 11 mai 1896.* — **M. Sampité,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, chargé d'une mission spéciale ayant pour objet l'étude des questions économiques, commerciales et financières intéressant la République Argentine, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

6° CONGÉS RENOUVELABLES.

*Arrêté du 29 avril 1896.* — M. **Dagallier**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Pau, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et au service hydrométrique du bassin de l'Adour (4e section), est placé dans la situation de congé renouvelable pour une période de cinq années et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris-Lyon-Méditerranée en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Grenoble.

*Idem.* — M. **Belley**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, en qualité d'Ingénieur de la construction, à la résidence de Châlons.

*Arrêté du 11 mai.* — M. **Monmerqué**, Ingénieur en Chef de 2e classe, secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est mis en congé renouvelable de cinq ans et autorisé, sur la demande de la Compagnie générale des Omnibus de Paris, à entrer au service de cette Compagnie, en qualité d'Ingénieur en chef des services techniques, en vue d'assurer l'exécution des travaux de transformation de la traction animale en traction mécanique.

*Arrêté du 1er juin 1896.* — M. **Petsche** (Albert), Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Paris et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer, en qualité de Directeur, au service de la Société Lyonnaise des Eaux et de l'Éclairage.

*Arrêté du 13 juin.* — M. **Jourde** (Raoul), Ingénieur ordinaire de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Sous-Chef de l'exploitation, à la résidence de Paris.

*Arrêté du 18 juin.* — M. **Regnoul**, Ingénieur ordinaire de

3e classe, détaché au service des Travaux publics de la Régence de Tunis et remis à la disposition du Ministère des Travaux publics, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur de la voie, à la résidence de Nevers.

7° DÉCÈS.

Date du décès.

**M. Charet de la Frémoire**, Ingénieur en Chef honoraire, en retraite..... 1er juin 1896.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 10 avril 1896.* — **M. Rogie** (Georges), Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé, à la résidence de Mende, du 1er arrondissement du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Séjourné**, est chargé, en outre, du service ordinaire de l'arrondissement de Mende et attaché au service des études et travaux relatifs au régime général du bassin du Lot, en remplacement de **M. Viallefond**, précédemment appelé à une autre destination.

*Arrêté du 23 avril.* — Le service de liquidation d'entreprises du chemin de fer de Clermont à Tulle et de l'embranchement d'Eygurande à Largnac (**M. de Préaudeau**, Ingénieur en Chef, à Paris) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

Par suite, le nombre des arrondissements du service de chemins de fer de **M. de Préaudeau** est réduit de sept à cinq.

*Arrêté du 27 avril.* — Le service de chemins de fer confié à **M. Cordier**, Ingénieur en Chef à Evreux, actuellement réparti en trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réorganisé, comme il suit, en deux arrondissements :

*1er arrondissement.*

Lignes d'Évreux-Ville à Évreux-Navarre et de Saint-Pierre-Louviers aux Andelys :

**M. Maurice** (Philibert), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Évreux.

2e *arrondissement.*

Ligne de Pont-Audemer à Port-Jérôme et au Havre, avec embranchement sur Caudebec :

M. **Hembert** (Auguste), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, à Pont-Audemer.

*Arrêté du* 2 *mai.* — M. **Lacroix,** Ingénieur ordinaire de 3e classe, appelé, à dater du 16 avril, à la résidence de Troyes et non installé, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Mâcon et du 2e arrondissement (ligne de Roanne à Chalon-sur-Saône — section de Saint-Gengoux à Laclayette) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Jozon,** en remplacement de M. **Martin,** précédemment appelé à un autre service.

*Arrêté du* 5 *mai.* — Le nombre des arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département du Gard est réduit de trois à deux.

Les arrondissements du Nord (Alais) et du Sud-Ouest (Nîmes) sont réunis en un seul arrondissement, qui prend la dénomination d'arrondissement de l'Ouest, et dont le titulaire résidera à Nîmes.

L'arrondissement ainsi réorganisé est confié à M. **Lamothe,** Ingénieur ordinaire, actuellement chargé du service de l'arrondissement du Sud-Ouest.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire occupé par M. **Hugues,** à la résidence d'Alais, est supprimé.

*Idem.* — Le service du canal de la Sauldre, placé dans les attributions des Ingénieurs du service ordinaire du département de Loir-et-Cher, est rattaché au service ordinaire du département du Cher (Arrondissement du Nord-Vierzon).

*Décision du* 7 *mai* 1896. — M. **Parant** (Léon), Conducteur principal à Bourg, est chargé de l'intérim de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Ain, en remplacement de M. **Burger.**

*Arrêté du* 11 *mai.* — M. **Widmer** (Maurice), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Doubs et de divers services de navigation et de chemins de fer, est nommé secrétaire de section au Conseil général des Ponts et

Chaussées, en remplacement de **M. Monmerqué**, mis en congé renouvelable.

Il est chargé de traiter les affaires concernant les ports maritimes, les phares et fanaux, les routes nationales et départementales, les travaux communaux, les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.

*Arrêté du 11 mai.* — **M. Boulzaguet**, Conducteur de 2e classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé, à la résidence de Libourne, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Gironde et du 3e arrondissement du service de la Navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vezère, est chargé, à la résidence de Brive, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Marchat**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef, savoir :

1° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Chastellier** (2e arrondissement) ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Tourtay** (1er arrondissement).

**M. Boulzaguet** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Idem.* — Le contrôle de l'exploitation du chemin de fer du Cluzel à Roche-la-Molière et de ses embranchements établis comme lignes d'intérêt général sera exercé, sous les ordres des chefs de service du contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par les fonctionnaires ci-après désignés :

I. — Contrôle de la voie et des bâtiments et contrôle de l'exploitation technique :

**M. Coste**, Ingénieur ordinaire des Mines, à Saint-Étienne ;

II. — Contrôle de l'exploitation commerciale :

**M. Lacoste**, Inspecteur particulier de l'exploitation commerciale des chemins de fer à Paris ;

III. — Surveillance administrative :

**M. Lafond**, Contrôleur des Mines, à Saint-Étienne.

*Arrêté du 15 mai.* — Un service de contrôle est créé pour les études et travaux de la section du chemin de fer de Givors à Paray-le-Monial comprise entre Givors et Lozanne.

Ce service est placé dans les attributions de MM. **Tavernier**

(Henri), Ingénieur en Chef, et **Canat**, Ingénieur ordinaire, à Lyon.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 16 mai 1896.

Par suite, le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Tavernier** (Henri), qui forme actuellement un arrondissement unique d'Ingénieur ordinaire, comprendra deux arrondissements constitués comme il suit :

| | |
|---|---|
| 1er *Arrondissement.* **M. Autonne,** Ingénieur ordinaire à Lyon. | Raccordement de Lyon-Saint-Clair à Collonges et raccordement des lignes de Lyon à Grenoble et de Lyon à Genève à l'Est de la gare de la Mouche ; |
| 2e *Arrondissement.* **M. Canat,** Ingénieur ordinaire à Lyon. | Ligne de Givors à Lozanne. |

*Arrêté du* 15 *mai.* — M. **Mouret**, Ingénieur en chef de 2e classe, actuellement chargé du service ordinaire du département des Deux-Sèvres et du service de la Navigation de la Sèvre-Niortaise et du port maritime de Marans, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. Maurice **Widmer**, appelé à un autre service, savoir :

1° Service ordinaire du département du Doubs ;

2° Service du canal du Rhône au Rhin ;

3° Service du chemin de fer de Besançon à la frontière Suisse, par Morteau, avec embranchement sur Lods et raccordement avec la ligne de Dijon à Belfort.

*Idem.* — M. **Pettit** (Georges), Ingénieur en Chef de 1re classe, en congé, est remis en activité et chargé du service ordinaire du département des Deux-Sèvres, du service de la navigation de la Sèvre-Niortaise et du port maritime de Marans, en remplacement de M. **Mouret.**

*Arrêté du* 21 *mai.* — M. **Tinardon**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché au service des Travaux hydrauliques du port militaire de Toulon et remis à la disposition du département des Travaux publics, est attaché au Cabinet du Ministre des Travaux publics.

*Arrêté du* 27 *mai.* — M. **Trouvelot**, Ingénieur ordinaire de

3e classe, attaché, à la résidence de Vesoul, au service ordinaire du départ de la Haute-Saône, est attaché, à la résidence de Soissons, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Lefort**, appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef, savoir :

1° Service ordinaire du département de l'Aisne, arrondissement du Sud ;

2° Service de la Navigation de l'Aisne, du canal des Ardennes et du canal de l'Oise à l'Aisne — 3e arrondissement ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bourguin** — 1er arrondissement (Ligne d'Armentières à Bazoches avec raccordements vers Coincy et vers Braisne).

*Décret du 11 juin.* — M. **Martin** (Félix), Ingénieur en Chef de 1re classe, en retrait d'emploi sans traitement, est révoqué.

*Arrêté du 12 juin.* — M. **Arrault**, Ingénieur ordinaire de 2e classe chargé, à la résidence de Châteaudun, de l'arrondissement du Sud du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, est attaché, à la résidence de Pau, au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées et au service hydrométrique du bassin de l'Adour — 4e section — 1er arrondissement, en remplacement de M **Dagallier**, mis en congé renouvelable.

*Idem.* — M. **Gufflet**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne, est chargé, à la résidence de Libourne, de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Gironde et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Dordogne, de l'Isle et de la Vezère, en remplacement de M. **Boulzaguet** appelé à un autre service.

*Idem.* — M. **Populus** (Émile), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement d'Yssingeaux et du 4e arrondissement (Lignes de Dunières à la ligne du Cheylard à Yssingeaux et d'Yssingeaux à la Voûte-sur-Loire) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef Gros, en remplacement de M. **Vielle**, appelé à un autre service.

M. **Populus** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Arrêté du 13 juin.* — M. **Biraben**, Ingénieur ordinaire de

1re classe, attaché, à la résidence de Pau, aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Cadart** et **Belleville**, est chargé, à la résidence d'Ajaccio, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. de Volontat**, savoir :

1° Service ordinaire et maritime du département de la Corse;

2° Service des études et travaux et du Contrôle des travaux des chemins de fer de : Bastia à Corte, Mezzana à Corte et de Cazamozza au Fium'Orbo;

3° Service du Contrôle de l'exploitation des chemins de fer de la Corse.

**M. Biraben** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

*Arrêté du* 13 *juin.* — Le service de surveillance de l'exploitation de la ligne de Voves à Toury (réseau de l'État) est rattaché, savoir :

1° Pour l'inspection de la voie et des bâtiments, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours;

2° Pour l'inspection de l'exploitation technique, au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours;

3° Pour l'inspection de l'exploitation commerciale, à la 1re circonscription d'Inspecteur;

4° Pour la surveillance administrative, au commissariat d'Orléans-État.

*Idem.* — Le Contrôle de l'exploitation du chemin de fer industriel des mines de Montvicq et de Commentry au port de Montluçon, actuellement rattaché au service du Contrôle du réseau d'Orléans, sera exercé, sous la direction de l'Ingénieur en Chef de l'arrondissement minéralogique de Clermont-Ferrand, par le personnel du sous-arrondissement minéralogique de Moulins.

*Idem.* — **M. Marguery** (Édouard), Conducteur de 3e classe, Élève externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Vesoul, de l'arrondissement du centre du service ordinaire du département de la Haute-Saône et du 3e arrondissement du service de la navigation de la Saône, en remplacement de M. Trouvelot.

M. **Marguery** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Arrêté du* 17 *juin.* — Les quatre arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de

la Marne prennent les dénominations suivantes :

| Dénomination actuelle. | Nouvelle dénomination. | Noms des Ingénieurs ordinaires. |
|---|---|---|
| Arrondissement | Arrondissement | MM. |
| d'Épernay | du Sud-Ouest | **Leclerc**, conducteur principal, faisant fonctions d'ingénieur à Sézanne. |
| de Reims, | du Nord-Ouest | **Maillet**, ingénieur ordinaire à Reims. |
| de Sainte-Menehould, | du Nord-Est | **Bellanger**, agent-voyer d'arrondissement, faisant fonctions d'ingénieur à Sainte-Menehould. |
| de Vitry-le-François, | du Sud-Est | **Lambert**, ingénieur ordinaire à Vitry-le-François. |

*Arrêté du* 18 *juin.* — M. **de Dartein**, Inspecteur général de 2e classe, Inspecteur de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est nommé Secrétaire de la Commission des *Annales des Ponts et Chaussées*, en remplacement de M. **Collignon**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Idem.* — M. **d'Ocagne**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, est nommé Secrétaire-rapporteur de la Commission des Inventions, en remplacement de M. **Chemin**, mis en congé renouvelable.

M. **d'Ocagne** conserve, d'ailleurs, ses attributions actuelles.

*Idem.* — Les deux arrondissements d'Ingénieur entre lesquels est réparti le service ordinaire du département de la Nièvre sont réorganisés comme il suit :

1° *Arrondissement de l'Ouest*

| | | |
|---|---|---|
| Route nationale | n° 7 | 107km,726 |
| — | n° 76 | 7 ,104 |
| — | n° 77, de l'origine au point 28km996. | 28 ,996 |
| — | n° 78, de l'origine au point 21km600. | 21 ,600 |
| — | n° 79 | 50 ,740 |
| — | n° 151, de l'origne au point 20 kilom. | 20 » |
| — | n° 151 *bis* | 6 ,200 |
| | | 242km,366 |

**M. Dubosque**, Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Nevers;

2° *Arrondissement de l'Est.*

| | | |
|---|---|---|
| Route nationale | n° 73 | 18km,035 |
| — | n° 77, du point 28.996 à la limite du département | 50 ,734 |
| — | n° 77 *bis* | 76 ,956 |
| — | n° 78, du point 21,600 à la limite du département | 57 ,801 |
| — | n° 151, du point 20 kilomètres à la limite du département | 28 ,656 |
| | | 232km,182 |

**M. Assy**, conducteur principal des Ponts et Chaussées, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire à Nevers.

*Arrêté du 19 juin.* — Le service de la 2e section de la navigation de la Seine, qui comprend deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réorganisé comme il suit en trois arrondissements, savoir :

1er *Arrondissement.*

Lit et rives de la Seine dans la traversée de Paris. Exploitation des ports de Paris. Élargissement du pont d'Iéna.

**M. Lion**, Ingénieur ordinaire de 1re classe.

2e *Arrondissement.*

Lit et rives de la Seine, des fortifications d'aval de Paris à la limite des départements de la Seine et de Seine-et-Oise, en aval du pont d'Épinay.

**M. Équer**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

[**M. Équer**, déjà chargé d'un service à la résidence de Paris, conserve ses attributions actuelles et est chargé, en outre, du 4e arrondissement (ligne d'Argenteuil à Mantes) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Berthet**.]

3e *Arrondissement*

Pont et passerelles de l'Exposition, à l'exception de l'élargissement du pont d'Iéna (Études et travaux).

MM. **Résal**, Ingénieur en Chef de 2e classe;

**Alby**, Ingénieur ordinaire de 2e classe.

(**M. Alby** cesse d'être attaché au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Berthet**.)

*Arrêté du* 20 *juin.* — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Saint-Pierre-du-Vouvray aux Andelys (réseau de l'Ouest) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments,
au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris ;
2° Pour le contrôle de l'exploitation technique,
au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris;
3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale,
à la 1re circonscription d'Inspecteur ;
4° Pour la surveillance administrative,
au commissariat de Mantes.

*Arrêté du* 25 *juin.* — Le service de l'Inspection de la section de la ligne de Courtalain à Thorigné (réseau de l'État), comprise entre Thorigné et Montmirail, est rattaché, savoir :

1° Pour le Contrôle de la voie et des bâtiments,
au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours ;
2° Pour le Contrôle de l'exploitation technique,
au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Tours ;
3° Pour le Contrôle de l'exploitation commerciale,
à la 1re circonscription d'Inspecteur;
4° Pour la surveillance administrative,
au Commissariat du Mans (à titre provisoire).

---

## II. — CONDUCTEURS.

---

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

5 *mai* 1896. — M. **Philibert** (Auguste), Commis, Concours de 1894, — n° 73, Loir-et-Cher, service ordinaire.

*Idem.* — M. **Abadie** (Pierre), Commis, Concours de 1894, — n° 95, Loir-et-Cher, service ordinaire.

8 *mai.* — M. **Valot** (François), Commis, Concours de 1894, — n° 79, Saône-et-Loire, service ordinaire.

15 *mai.* — M. **Carlier** (Albert), Commis, Concours de 1894, — n° 47, Marne, service de la 2e section de la navigation de la Marne.

*Idem.* — M. **Bondoux** (Jean), Commis, Concours de 1894, — n° 94, Nièvre, service de la 2e section de la navigation de la Loire.

21 *mai.* — M. **Larretche** (Martin), Commis, Concours de 1893, — n° 12, Basses-Pyrénées, service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port.

23 *mai* 1896. — M. **Turriers** (Eugène), Commis, Concours de 1894, n° 143, Basses-Alpes, service ordinaire.

27 *mai.* — M. **Pottier** (André), Commis, Concours de 1894, — n° 46, Maine-et-Loire, service ordinaire.

30 *mai.* — M. **Grassi** (Jacques), Commis, Concours de 1893, n° 6, Corse, service ordinaire.

*Idem.* — M. **Boyer** (Pierre), Commis, Concours de 1894, n° 53, Haute-Loire, service ordinaire.

4 *juin.* — M. **Blanc** (Louis), Commis, Concours de 1896, n° 106, Ariège, service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux.

13 *juin.* — M. **Chanal-Martin** (Joannis), Commis, Concours de 1893, n° 79, Ain, service ordinaire.

*Idem.* — M. **Petit** (Claude), Concours de 1894, n° 110, Oran, service ordinaire.

*Idem.* — M. **Baron** (Hippolyte), Commis, Concours de 1894, n° 137, Oran, service ordinaire.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

20 *mai* 1896. — M. **Philippot** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché dans le département de Constantine, au service ordinaire

de la circonscription de Philippeville, est mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux publics du Dahomey.

Il est placé dans la situation de service détaché.

3° CONGÉS.

15 *mai* 1896. — Un congé de six mois, sans traitement, est accordé, pour affaires personnelles, à M. **Moret** (Théodule), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire.

18 *mai*. — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires personnelles à M. **Millet** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

24 *juin* 1896. — M. **Lafon** (Guillaume), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable, au service de la Compagnie concessionnaire du port de Tunis, est mis, sur sa demande, en congé de six mois, sans traitement, pour affaires personnelles.

4° CONGÉS RENOUVELABLES.

25 *avril* 1896. — M. **Vuillot** (Emmanuel), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société concessionnaire des eaux d'Haïphong, en qualité d'Ingénieur chargé des études et de la construction.

27 *avril*. — Est rapporté l'arrêté du 21 décembre 1895, par lequel a été acceptée la démission de M. **Loustalot-Laclette** (Antoine), Conducteur de 4e classe, en congé renouvelable au service de la construction des chemins de fer de la République Argentine.

29 *mai*. — M. **Odin** (Jean), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des Forges et Aciéries de la Marine et des chemins de fer, à la résidence de Saint-Chamond (Loire).

20 *juin* 1896. — M. **Chausse** (Henri), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renou-

velable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, à la résidence de Marmande.

24 *juin*. — M. **Lannes** (Édouard), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de MM. Plancard et Cie, Ingénieurs-constructeurs à Carcassonne, pour s'occuper d'améliorations agricoles tendant à combattre le phylloxera et à reconstituer les vignobles.

5° DISPONIBILITÉ.

15 *mai* 1896. — M. **Moreau** (Léopold), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Aube, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour défaut d'emploi, jusqu'à son admission à la retraite.

*Idem*. — M. **Schmitt** (Jean), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant six mois, pour raisons de santé.

30 *mai* 1896. — M. **Carteaux** (Célestin), Conducteur principal, détaché au service municipal de la Ville de Paris, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

4 *juin*. — M. **Rémy** (Eugène), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est mis en disponibilité avec un demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° DÉMISSION.

11 *mai* 1896. — Est acceptée la démission de M. **Sellié** (Bernard), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Société des Eaux de Constantinople.

7° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **Renoult** (François), Conducteur de 1re classe, Seine, service de la 3e section de la navigation de la Marne..... | 25 fév. 1896. |

Date du décès.

**M. Aché** (Oreste), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable, au service de la Compagnie générale des Eaux ..... 2 avril 1896.

**M. Aillaud** (Adrien), Conducteur de 4e classe, Basses-Alpes, service ordinaire..... 12 avril 1896.

**M. Théron** (François), Conducteur de 2e classe, Lot, service ordinaire..... 23 avril 1896.

**M. Martin** (Théophile), Conducteur de 2e classe, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 28 avril 1896.

**M. Boulet** (Théophile), Conducteur principal, Seine, service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Nord..... 1er mai 1896.

**M. Saubade** (Jean), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 9 mai 1896.

**M. Rozé** (Alfred), Conducteur principal, Aube, service de la navigation de l'Aube et du canal de la Haute-Seine ..... 10 mai 1896.

**M. Troussey** (Henri), Conducteur de 3e classe, Loire-Inférieure, service maritime..... 10 mai 1896.

**M. Pestre** (Auguste), Conducteur de 2e classe, Aveyron, service ordinaire..... 15 mai 1896.

**M. Keliézec-Royou** (Toussaint), Conducteur principal, Seine-Inférieure, service maritime, 2e section ..... 19 mai 1896.

**M. Vanloo** (Émile), Conducteur de 3e classe, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine ..... 26 mai 1896.

**M. Vittecoq** (Léonore), Conducteur de 3e classe, Eure, service ordinaire et service du Contrôle des travaux du chemin de fer du Neubourg à Glos-Montfort..... 1er juin 1896.

**M. Galloit** (Louis), Conducteur de 2e classe, Meurthe-et-Moselle, service du canal de la Marne au Rhin..... 14 juin 1896.

### 8° DÉCISIONS DIVERSES.

15 *mai* 1896. — **M. Royet** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Loire, passe au service ordinaire du département de la Loire.

19 *mai.* — M. **Favreau** (Georges), Conducteur de 2e classe, attaché, dans le département de la Charente-Inférieure, au service du Contrôle des études et travaux des chemins de fer de Saint-Jean-d'Angély à Civray et de Saint-Jean-d'Angély à Cognac, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

20 *mai.* — M. **Pourrière** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Yonne, passe dans le département de la Seine, au service de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Nord.

*Idem.* — M. **Guasson** (Pierre), Conducteur de 4e classe, attaché, dans le département de l'Yonne, au service des études et travaux du chemin de fer de Monéteau à Saint-Florentin, passe au service ordinaire du même département.

27 *mai* 1896. — M. **Hennebicque** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais et nommé Percepteur des Contributions directes, cesse de faire partie du Personnel des Conducteurs des Ponts et Chaussées.

*Idem.* — M. **Bechtold** (Joseph), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé, est remis en activité et attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du canal maritime de la Basse-Loire.

1er *juin.* — M. **Léger** (Théophile), Conducteur principal, attaché, dans le département de la Seine, au service du Contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, passe au service de l'Inspection de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État, même département.

*Idem.* — M. **Leproux** (Maxime), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet, passe dans le département de la Gironde, même service.

*Idem.* — M. **Thébaud** (Charles), Conducteur principal attaché, dans le département de la Seine, au service de l'Inspection de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État, passe au service du Contrôle de l'Exploitation commerciale des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, même département.

13 *juin.* — M. **Antoine** (Alfred), Conducteur de 4e classe, déta-

ché au service vicinal du département d'Oran, est attaché au service ordinaire du même département.

19 *juin.* — M. **Martin** (Antoine), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département des Hautes-Alpes, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de La Freissinouse à Saint-Bonnet.

20 *juin.* — M. **Rey** (Félix), Conducteur de 3e classe attaché dans le département du Gard, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du département de l'Aveyron.

*Idem.* — M. **Roux** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service ordinaire du département de la Côte-d'Or.

24 *juin.* — M. **Leclercq** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, passe au service maritime du département de la Loire-Inférieure.

*Idem.* — M. **Meurillon** (Augustin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, passe, dans le département de l'Oise, au service de la navigation entre la Belgique et Paris.

*Idem.* — M. **Kerler** (Eugène), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne et, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Trilport à La Ferté-Milon, passe au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

*Idem.* — M. **Leroy** (Paul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, passe dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne.

*L'Éditeur-Gérant :* Ve Dunod et P. Vicq.

# LOIS

## (N° 157)

[22 juin 1896]

*Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement à Lyon, entre la gare de Saint-Jean et la place de Fourvière, d'un embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, entre la gare de Saint-Jean et la gare de Fourvière, à Lyon, d'un embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit embranchement ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à l'exécution de l'embranchement dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 2 janvier 1895, entre le préfet, d'une part, et la compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais, d'autre part.

Une copie certifiée conforme de cette convention restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Est rapportée, sous la réserve des droits des tiers, la loi du 8 avril 1893, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement, entre la gare des Minimes et la place de Fourvière, à Lyon, d'un

embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

## Compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais.

### LIGNE DE LYON-SAINT-JEAN A FOURVIÈRE.

### CONVENTION.

Entre M. G. Rivaud, préfet du Rhône, commandeur de l'ordre national de la Légion d'honneur, agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° De la délibération du conseil général du Rhône, en date du 7 septembre 1894.

D'une part ;

Et M. Vincent Chapuis, demeurant à Lyon, rue Tronchet, 89, président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer de Fourvière et Ouest-Lyonnais, dont le siège social est à Lyon, avenue du Doyenné, 4, agissant au nom et pour le compte de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qu'il tient du conseil d'administration, par sa délibération en date du 6 décembre 1894, qui substitue M. Chapuis, en tant que de besoin, aux pouvoirs donnés par l'assemblée générale des actionnaires du 20 octobre 1894, dont tous les extraits sont annexés aux présentes,

D'autre part;

Il a été convenu et expliqué ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône concède à la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, qui accepte, la concession de la construction, dans les conditions générales de l'avant-projet soumis à l'enquête du 22 octobre au 22 novembre 1894, et de l'exploitation d'un embranchement allant de Lyon à Fourvière, sur le chemin de fer d'intérêt local, à traction funiculaire, de Lyon au faubourg Saint-Just, déjà en exploitation.

Art. 2. — La compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et sans aucune subvention, l'embranchement dont la concession fait l'objet des présentes, et à se con-

former, pour son exécution et son exploitation, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 15 décembre 1872, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just, sous réserve des modifications suivantes apportées à divers articles dudit cahier des charges :

*a) Art.* 1er. — Cet embranchement partira de la gare de Lyon pour aboutir sur le plateau de Fourvière. Il y aura une station à Fourvière, et celle actuelle de Lyon deviendra commune.

Le chemin de fer ne fera que le service des voyageurs.

La gare à construire à Fourvière sera disposée de telle sorte qu'elle ne nuise en rien à la circulation sur la place de Fourvière.

*b) Art.* 2. — Paragraphe 1er supprimé.

Paragraphe 2 : pas de changement.

*c) Art.* 3. — Remplacé par la rédaction suivante :

Aucun travail ne pourra être entrepris pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, sans que les projets aient été approuvés, conformément à l'article 8 de la loi du 11 juin 1880, pour les projets d'ensemble, par le conseil général, et, pour les projets de détail des ouvrages, par le préfet, sous réserve de l'approbation spéciale du ministre des travaux publics dans le cas où les travaux affecteraient des cours d'eau ou des chemins dépendant de la grande voirie.

A cet effet, les projets d'ensemble, comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, seront remis au préfet dans les six mois au plus tard de la loi déclarative d'utilité publique.

Le préfet, après avoir pris l'avis de l'ingénieur en chef du département, soumettra ces projets au conseil général, qui statuera définitivement, sauf le droit réservé au ministre des travaux publics, par le paragraphe 2 de l'article 3 de la loi, d'appeler le conseil général à statuer à nouveau sur lesdits projets.

L'une des expéditions ainsi approuvées sera remise au concessionnaire, avec la mention approbative du conseil général ; l'autre restera entre les mains du préfet.

Avant, comme pendant l'exécution, le concessionnaire aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'il jugerait utiles, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'autorité compétente.

*d) Art.* 6. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les terrains seront acquis, les terrassements et les ouvrages d'art seront exécutés pour une voie. Mais la compagnie concessionnaire aura la faculté de faire les acquisitions nécessaires pour une deuxième voie.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement du chemin de fer et ses dépendances ne pourront recevoir une autre destination.

*e) Art.* 7. — Paragraphe 1er remplacé par la rédaction suivante :

Le chemin de fer sera à voie unique, avec faculté d'établir au milieu du parcours un croisement et même une deuxième voie.

La largeur de la voie, entre les bords intérieurs des rails, devra être de 1 mètre.

La largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords intérieurs des rails, sera de 1m,20.

Paragraphes 4, 5 et 6 : remplacés par la rédaction suivante :

La largeur des caisses des véhicules ne devra pas dépasser 1m,70, y compris toutes saillies, notamment celles des marchepieds latéraux. La hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3 mètres.

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de 70 centimètres.

L'épaisseur de la couche de ballast sera d'au moins 35 centimètres, et l'on ménagera, au pied de chaque talus de ballast, une banquette d'une largeur telle que l'arête de cette banquette se trouve à 90 centimètres au moins de la verticale de la partie la plus saillante du matériel roulant.

Le concessionnaire établira, le long du chemin de fer, les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'asséchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par le préfet, suivant les circonstances locales, sur les propositions du concessionnaire.

*f*) *Art.* 8. — Paragraphe 1er : remplacé par la rédaction suivante :

Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à 150 mètres.

Paragraphe 2 : remplacé par la rédaction suivante :

Le maximum des déclivités est fixé à 35 centimètres.

Paragraphes 3 et 4 : pas de changement.

*g*) *Art.* 11. — Paragraphes 1 et 2 : pas de changement.

Paragraphe 3 remplacé par la rédaction suivante :

La largeur entre les parapets sera d'au moins 3m,10. La hauteur de ces parapets ne pourra, en aucun cas, être inférieure à 1 mètre.

*h*) *Art.* 15. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins 3m,10 entre les pieds droits au niveau des rails, pour les chemins à une voie, et 5m.30 pour les lignes ou sections à deux voies. Cette largeur régnera jusqu'à 2 mètres au moins au-dessus du niveau du rail. Des garages seront établis à 50 mètres de distance de chaque côté et seront disposés en quinconces d'un côté à l'autre. La hauteur sous clef au-dessus de la surface des rails sera de 4m,20 pour les souterrains à une voie, et de 4m,65 pour les lignes ou sections de lignes à double voie. La distance verticale qui sera ménagée entre l'intrados et le dessus des rails, pour le passage des trains, dans une largeur égale à celle qui est occupée par les caisses des voitures, ne sera pas inférieure à 3m,60.

L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de 2 mètres de hauteur. Cette ouverture ne pourra, en aucun cas, être établie sur aucune voie publique.

i) *Art.* 19. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité. Les rails seront posés sur longrines et traverses; ils seront en acier et du poids de 30 kilogrammes par mètre courant. L'espacement maximum des traverses sera de 1 mètre d'axe en axe.

*i bis*) *Art.* 26. — Supprimé.

*j*) *Art.* 27. — Remplacé par la rédaction suivante :

Les travaux seront soumis au contrôle et à la surveillance du préfet, sous l'autorité du ministre des travaux publics.

Ils seront conduits de manière à nuire le moins possible à la liberté et à la sûreté de la circulation. Les chantiers ouverts sur le sol des voies publiques seront éclairés et gardés pendant la nuit.

Les travaux devront être adjugés par lots et sur série de prix, soit avec publicité et concurrence, soit sur soumissions cachetées, entre entrepreneurs agréés à l'avance. Toutefois, si le conseil d'administration juge convenable pour une entreprise ou une fourniture déterminée de procéder par voie de régie ou de traité direct, il devra obtenir de l'assemblée générale des actionnaires la sanction soit de la régie, soit du traité.

Tout marché à forfait, avec ou sans série de prix, passé avec un entrepreneur, soit pour l'ensemble du chemin de fer, soit pour l'exécution des terrassements ou ouvrages d'art, soit pour la construction d'une ou plusieurs sections du chemin de fer, est, dans tous les cas, formellement interdit.

Le contrôle et la surveillance du préfet auront pour objet d'empêcher le concesssionnaire de s'écarter des dispositions prescrites par le cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

*k*) *Art.* 32. — Paragraphes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 12 : pas de changement.

Paragraphe 8 : supprimé.

*l*) *Art.* 35. — Remplacé par la rédaction suivante :

La présente concession formera un tout indivisible avec la concession du chemin de fer d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just.

Sa durée prendra fin avec celle de cette dernière concession, le 31 décembre 1973.

*m*) *Art.* 42. — Remplacé par la rédaction suivante :

Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

| TARIF PAR TÊTE y compris tous impôts de Saint-Jean à Fourvière et *vice versa* | PRIX | | |
|---|---|---|---|
| | de péage | de transport | Totaux |
| 1re classe | 0f,133 | 0f,067 | 0f,200 |
| 2e classe | 0 ,067 | 0 ,033 | 0 ,100 |

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens ; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

*n*) *Art.* 45. — Supprimé.

*o*) *Art.* 46. — Supprimé.

*p*) *Art.* 48. — Supprimé.

*q*) *Art.* 49. — Supprimé.

*r*) *Art.* 50. — Supprimé.

*s*) *Art.* 51. — Supprimé.

*t*) *Art.* 62 — Paragraphe 1er : pas de changement.

Paragraphe 2 : remplacé par la rédaction suivante :

Afin de pourvoir à ces frais, le concessionnaire sera tenu de verser chaque année, à la caisse du trésorier-payeur du département du Rhône, une somme de 500 francs.

Paragraphes 3, 4 et 5 : pas de changement.

*u*) *Art.* 63. — Remplacé par la rédaction suivante :

Avant la signature de l'acte de concession, la compagnie concessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 5.000 francs en numéraire.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes seront rendus au concessionnaire par le département et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 3. — Le cautionnement de 5.000 francs versé par la compagnie dans la caisse des dépôts et consignations, pour garantir l'exécution de la convention du 27 octobre 1892, restera affecté à garantir l'exécution de la présente convention et lui servira de cautionnement.

Art. 4. — La ligne de Saint-Jean à Fourvière, dont la concession est accordée par la présente convention, est destinée à remplacer la ligne des Minimes à Fourvière, dont la concession a été accordée à la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais, par la convention en date du 27 octobre 1892, et déclarée d'utilité publique par la loi du 6 avril 1893.

En conséquence, à partir du jour où la ligne de Saint-Jean à Fourvière, objet de la présente convention, aura été déclarée d'utilité publique, la compagnie de Fourvière et Ouest-Lyonnais ne sera pas tenue d'exécuter les prescriptions de la convention du 27 octobre 1892 précitée, qui sera et demeurera nulle et non avenue.

Mais la charge éventuelle des indemnités à payer aux propriétaires dont les terrains sont traversés par la ligne abandonnée incombera à la compagnie.

Art. 5. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous autres frais auxquels pourrait donner lieu la présente convention, seront à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait et signé double, à Lyon, le 2 janvier 1895.

---

# (N° 158)

[24 juin 1896]

*Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Villefranche à Tarare et Villefranche à Monsols.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, des lignes de chemin de fer d'intérêt local suivantes, à voie de un mètre (1 mètre) de largeur entre les bords intérieurs des rails :

1° De Villefranche à Tarare avec ses raccordements avec le port de Frans sur la Saône et avec le réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, aux gares de Villefranche, Tarare et le Bois-d'Oingt-Légny ;

2° De Villefranche à Monsols, par Beaujeu, avec le raccordement de la gare de Beaujeu (réseau Paris-Lyon-Méditerranée).

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution des lignes dont il s'agit ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes ci-dessus mentionnées

à l'article 1er, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 6 décembre 1895, entre le préfet du Rhône, agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie centrale de chemins de fer et de tramways, d'autre part, ainsi que de la série de prix et du cahier des charges annexé à cette convention.

Une copie certifiée conforme de ces conventions, série de prix et cahier des charges, restera annexée à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13, 14 et 15 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du décret du 20 mars 1882, le maximum du capital de premier établissement des chemins de fer désignés à l'article 1er est fixé à la somme de soixante-treize mille francs (73.000 francs) par kilomètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder quatre-vingt-onze kilomètres (91 kilomètres.)

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor public est fixé à la somme de quatorze cent quatre-vingt-seize francs trente centimes (1.496 fr. 30) par kilomètre, soit à cent trente-six mille deux cents francs (136.200 francs) pour l'ensemble des deux lignes.

Dans tous les cas où le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

## ANNEXES.

---

### CONVENTION POUR LA CONCESSION.

Entre les soussignés :

M. G. Rivaud, commandeur de l'ordre national de la Légion d'honneur, préfet du Rhône, agissant au nom et pour le compte dudit département en vertu des délibérations du conseil général, en date des 21 janvier 1895, et de la commission départementale, des 30 mars 1895 et 30 novembre 1895,

D'une part :

Et M. Ulens, agissant au nom de la compagnie centrale de chemins

de fer et de tramways dont le siège est à Paris, rue de Grammont, 16, et spécialement autorisé aux fins des présentes par délibération du conseil d'administration, en date du 23 mars 1895,

D'autre part ;

A été faite et acceptée la convention ci-après :

Art. 1er. — Le département du Rhône concède à la compagnie centrale de chemins de fer et tramways la construction de la superstructure (l'infrastructure étant faite par le département et l'exploitation d'un réseau de chemins de fer d'intérêt local comprenant:

*a)* Une ligne de Villefranche à Tarare avec ses raccordements avec le port de Frans sur la Saône et le réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée aux gares de Villefranche-Tarare au Bois-d'Oingt-Légny ;

*b)* Une ligne de Villefranche à Beaujeu et à Monsols avec le raccordement de la gare de Beaujeu (réseau Paris-Lyon-Méditerranée).

Il est entendu que les tracés d'avant-projets soumis aux enquêtes ne doivent pas être considérés comme arrêtés *ne varietur*, mais seront susceptibles, après les études définitives et les enquêtes sur les stations, de toutes les modifications reconnues utiles, dans les limites des courbes et déclivités prévues au cahier des charges.

Art. 2. — La construction de l'infrastructure sera faite par le département et à ses frais; la construction de la superstructure sera faite par le concessionnaire, qui fournira le capital nécessaire, conformément aux stipulations de l'article 3.

Les projets d'ensemble comprenant le tracé, les terrassements et l'emplacement des stations, ainsi que les plans parcellaires dressés par le département, seront communiqués au concessionnaire, qui fera connaître ses observations dans un délai de deux mois, concernant la superstructure.

Les travaux d'infrastructure comprendront :

*a)* L'acquisition de tous les terrains nécessaires pour la plate-forme du chemin de fer, les stations, gares, trottoirs et toutes les dépendances, telles que déviations de routes, chemins ou cours d'eau et ateliers de réparations ;

*b)* L'établissement de la plate-forme destinée à recevoir la voie principale ainsi que les voies de garage ou de service, soit en rase campagne, soit sur les accotements des routes, soit dans les haltes et stations, mais non dans les traverses ou passages à niveau où la voie est accessible aux voitures ordinaires ;

*c)* Tous les ouvrages nécessaires au rétablissement des voies de communication ou de l'écoulement des eaux ;

*d)* L'aménagement des routes ou chemins empruntés par la ligne, le déplacement des bordures de trottoirs dans les traverses, les empierrements nécessités par le déplacement de l'axe de la chaussée, etc. ;

*e)* Les clôtures, maisons de garde, barrières de passages à niveau sur les points où ces ouvrages seraient reconnus nécessaires.

Le département aura à sa charges toutes les indemnités de dommages relatives à l'exécution des travaux faits par lui.

Après son achèvement, l'infrastructure sera remise au concessionnaire à la suite d'une reconnaissance contradictoire ; cette remise sera constatée par procès-verbal.

Le département sera chargé de l'entretien et des réparations des ouvrages d'art pendant deux ans, et de l'entretien et des réparations des terrassements pendant un an à partir de la date du procès-verbal de la remise. Passé ce délai, tous les frais d'entretien seront à la charge du concessionnaire.

Dans le cas où des difficultés s'élèveraient au sujet de la remise de l'infrastructure, elles seront tranchées par voie d'arbitrage, le département et le concessionnaire désignant chacun leur arbitre, et les deux arbitres choisissant, s'il est nécessaire, un tiers arbitre pour les départager.

Dans le cas où ils ne pourraient se mettre d'accord sur le choix du troisième arbitre, celui-ci sera nommé par le président du tribunal civil de Lyon, sur requête présentée par la partie la plus diligente. Le concessionnaire pourra demander que l'infrastructure lui soit remise par section au fur et à mesure de leur achèvement. Dans ce cas, chaque section fera l'objet d'un procès-verbal de remise, mais le délai fixé pour l'achèvement de la superstructure ne partira que de l'époque à laquelle la totalité de l'infrastructure aura été remise au concessionnaire.

Art. 3. — Les travaux de superstructure qui seront exécutés et payés par le concessionnaire comprendront :

*a*) La fourniture et l'emploi du ballast, la fourniture et la pose de la voie principale et des voies de garage ou de service avec tous leurs accessoires sur la plate-forme du département ;

*b*) La fouille et le rétablissement de la chaussée, conformément aux dispositions qui seront prescrites, dans les parties où la voie est accessible aux voitures ordinaires ;

*c*) L'installation et l'aménagement des gares, bâtiments, cours et voies d'accès, ateliers de réparations de matériel, la fourniture et mise en place du matériel, la fourniture et mise en place du matériel fixe et roulant, du mobilier des gares et des ateliers, des signaux, du télégraphe ou téléphone, etc. ;

*d*) Le minimum initial du matériel roulant sera de neuf locomotives, vingt-deux voitures à voyageurs et quatre-vingt-dix wagons à marchandises.

Toutes les indemnités relatives aux dommages résultant des travaux exécutés par le concessionnaire seront à sa charge.

Les dépenses du concessionnaire seront calculées d'après leur montant réel, sans que ce montant puisse dépasser le décompte dressé à l'aide de la série des prix ci-annexée. Toutefois, si le montant des dépenses réelles reste au-dessous du décompte, on ajoutera, à titre de

prime d'économie, les deux tiers de la différence. Il est bien entendu qu'en aucun cas le montant des dépenses à porter en compte (dépenses réelles majorées, s'il y a lieu, de la prime d'économie) ne pourra dépasser le maximum de 33.000 francs par kilomètre et, pour l'ensemble du réseau, la somme de 3.003.000 francs.

Les longueurs des deux lignes de Villefranche à Tarare et de Villefranche à Beaujeu et à Monsols et leurs raccordements à la Saône et au réseau Paris-Lyon-Méditerranée seront fixées par un chaînage continu ayant pour extrémités les axes des bâtiments de stations extrêmes ou les aiguillages les plus éloignés, lorsqu'il n'y aura pas de bâtiments.

Art. 4. — Le département payera chaque année au concessionnaire l'intérêt à 4 0/0 de la somme fournie pour la superstructure, plus l'amortissement au même taux pendant le temps restant à courir entre la date de l'expiration de la concession. Ces paiements se feront par semestre, et la première annuité pour chaque ligne partira de sa mise en exploitation.

En cas de déchéance, le paiement de ces annuités serait suspendu, et aucun remboursement ne serait dû au concessionnaire pour la partie non amortie du capital fourni par lui.

Art. 5. — L'exploitation sera faite aux risques et périls du concessionnaire, quelles que soient les recettes.

Les frais kilométriques d'exploitation F seront calculés d'après leur montant réel, sans que ce montant puisse excéder le chiffre maximum resultant de la formule :

$$F = 1.000 + \frac{3}{4} R,$$

dans laquelle R représente la recette brute, impôts déduits. Cette formule s'applique à un nombre de trains déterminé ainsi qu'il suit:

Il y aura un minimum de quatre trains par jour dans chaque sens sur les sections de Villefranche à la station du Bois-d'Oingt-Légny, sur la ligne de Lozanne à Paray-le-Monial (réseau Paris-Lyon-Méditerranée), et de Villefranche au Perréon, et trois trains par jour dans chaque sens sur les sections de Bois-d'Oingt-Légny à Tarare et du Perréon à Beaujeu et à Monsols.

Lorsque la recette annuelle totale dépassera pour l'ensemble du réseau 4.500 francs par kilomètre, les trains supplémentaires devront être établis sur certaines sections de manière que le parcours total augmente proportionnellement à l'accroissement de la recette annuelle. La proportion sera telle qu'à une augmentation kilométrique de 1.200 francs corresponde un parcours supplémentaire équivalent à un train par jour dans chaque sens sur le réseau entier.

Le préfet pourra, le concessionnaire entendu, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu ; en ce cas, il sera ajouté au maximum défini par la formule ci-dessus 70 centimes par kilomètre de train.

Il est, d'ailleurs, entendu que les trains supplémentaires que le con-

cessionnaire mettrait en circulation de lui-même ne donneront pas lieu à cette augmentation.

Il sera fait masse des recettes de toutes les lignes du réseau. Quand les dépenses réellement faites et dûment justifiées comprenant les frais généraux et les frais d'administration n'atteindront pas le maximum donné par la formule, elles seront majorées, à titre de primes d'économie, des deux tiers de l'écart entre ce maximum et le montant des dépenses réelles.

Quand les recettes seront inférieures aux dépenses ainsi calculées, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée au concessionnaire, conformément au paragraphe ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge du concessionnaire jusqu'au moment où elles pourront lui être remboursées comme il est dit ci-après.

Quand les recettes seront supérieures aux dépenses calculées comme il vient d'être dit, y compris la prime, l'excédent sera d'abord appliqué à couvrir les insuffisances des exercices précédents sans intérêt.

Le surplus sera versé annuellement au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement.

Toutefois, si ce surplus représentait plus de 4 0/0 du montant des dépenses de premier établissement payées par le département pour l'infrastructure, l'excédent sera partagé par moitié entre le département et le concessionnaire.

Art. 6. — Postérieurement à la clôture du compte de premier établissement qui, pour chaque ligne, devra être clos quatre ans au plus tard après la mise en exploitation de la ligne entière, en vertu de l'article 3 du décret du 20 mars 1882, il pourra être ouvert un compte supplémentaire de premier établissement pour dépenses, telles que création de raccordements, de gares nouvelles, agrandissements de gares, pose de secondes voies ou voies de garage, acquisition de matériel roulant, etc., qui seraient faites par le concessionnaire en vertu d'une autorisation spéciale du ministre des travaux publics et du conseil général, sans que les sommes ainsi ajoutées puissent excéder 5.000 francs par kilomètre.

Les capitaux nécessaires seront fournis par le concessionnaire, qui sera autorisé à prélever sur les recettes nettes, avant le versement au département des excédents dus conformément à l'article 5, l'intérêt à 4 0/0 des dépenses ainsi faites et l'amortissement au même taux pour le temps restant à courir sur la concession de celles de ces dépenses qui ne devraient pas donner lieu en fin de concession aux remboursements prévus à l'article 35 du cahier des charges.

Art. 7 — Le concessionnaire sera autorisé à porter en compte dans les dépenses d'exploitation une somme de 200 francs par kilomètre destinée à former un fonds de réserve pour faire face aux grosses réparations de la ligne, infrastructure comprise, au renouvellement de la voie et du matériel roulant.

Ce prélèvement, qui est obligatoire jusqu'à ce que le total atteigne une somme de 2.500 francs par kilomètre, sera déposé au fur et à mesure dans une caisse agréée par le département.

Quand le total de 2.500 francs par kilomètre aura été atteint, les prélèvements annuels cesseront pour reprendre aussitôt que le fonds de réserve aura baissé au-dessous de ce chiffre.

Le concessionnaire ne pourra retirer et employer tout ou partie de ce fonds de réserve qu'avec l'autorisation, et seulement pour les dépenses approuvées par le préfet.

Ce fonds sera la propriété du concessionnaire, qui en touchera les intérêts, et lui revendra en fin de concession, sauf les prélèvements qui auraient pu ou pourraient y être faits en exécution des articles 29 et 35 du cahier des charges.

Art. 8. — Le département touchera les subventions à verser par l'État, en exécution de la loi du 11 juin 1880, et celles des communes et des particuliers.

De plus, aussitôt qu'il y aura des recettes nettes, et lors même que la période de remboursement ne serait pas ouverte dans les conditions fixées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, le département demeurera chargé de rembourser l'État, les communes et les particuliers, des avances qu'ils auront faites, jusqu'à concurrence du complet remboursement de ces avances sans intérêts. A cet effet, les recettes nettes devront elles-mêmes être partagées entre l'État, le département, les communes et les particuliers, proportionnellement aux avances faites par chacun d'eux.

Art. 9. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique et à l'obtention par le département d'une subvention de l'État au taux maximum résultant de la loi du 11 juin 1880.

Art. 10. — La présente concession est faite aux charges, clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé, à l'exécution desquelles le concessionnaire s'engage d'une façon formelle.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications introduites aux articles 2, 3, 5, 7, 8, 8 *bis*, 8 *ter*, 8 *quater*, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 21, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 37, 41, 56 et 57.

Art. 11. — Le concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et l'exploitation de la ligne que du matériel de provenance française et à n'utiliser comme agents de l'exploitation que des employés de nationalité française.

Art. 12. — Le concessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que les autres frais accessoires auxquels pourraient donner lieu la présente convention et le cahier des charges qui y est annexé.

Art. 13. — Dans un délai de six mois après la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire sera tenu de constituer une société pour la construction et l'exploitation des lignes concédées.

Ladite société devra être agréée par le conseil général du Rhône.

Elle sera substituée au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements qu'il aura contractés vis-à-vis de ce dernier. Cette substitution devra toutefois être approuvée par un décret du conseil d'État suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

---

## SÉRIE DE PRIX.

---

### 1re PARTIE. — *Superstructure.*

### I. — Voie et matériel fixe.

§ 1er. — Voie en acier, en rails Vignole, de 20 kilogrammes le mètre linéaire, établie sur plate-forme indépendante ou sur accotement, éclissée aux joints et fixée par des tire-fonds sur des traverses de 1m,80 × 0m,16 × 0m,12, espacées d'axe en axe de 80 centimètres au maximum, y compris le ballastage et la pose : par mètre linéaire, 19 francs.

§ 2. — Voie en acier établie dans une chaussée pavée ou empierrée, avec rails de 20 kilogrammes le mètre linéaire, et munis de contre-rails de 15 kilogrammes le mètre linéaire, y compris ballastage, pose, fouille et rétablissement de la chaussée, mais non compris la fourniture des pavés : par mètre linéaire, 28 francs.

Le même prix serait appliqué dans le cas où la voie serait formée de rails à gorge d'une seule pièce. Dans ce cas, le poids du rail à gorge, qui sera également en acier, sera de 28 kilogrammes au moins par mètre linéaire.

§ 3. — Branchement à deux voies comprenant les aiguilles et le croisement : par appareil posé, 800 francs.

§ 4. — Plaques tournantes avec cuvelage par plaques posée, 1.500 francs.

§ 5. — Traversée à niveau d'une voie ferrée : par voie traversée, 2.000 francs.

§ 6. — Pont à bascule de 20 tonnes avec cuvelage : par pont à bascule posé, 2.000 francs.

§ 7. — Grue fixe de chargement de 6 tonnes : par grue en place, 3.000 francs.

§ 8. — Alimentation d'eau : par alimentation, 2.000 francs.

### II. — Stations.

§ 9. — Bâtiment en maçonnerie sans étage pour voyageurs : par mètre carré de surface courante, 100 francs.

§ 10. — Plus-value pour chaque étage de bâtiment en maçonnerie (plus-value du § 9) : par mètre carré d'étage habitable, 50 francs.

§ 11. — Abris en bois pour voyageurs : par mètre carré de surface couverte, 50 francs.

§ 12. — Halle à marchandises : par mètre carré, 60 francs.

§ 13. — Quais découverts pour voyageurs : par mètre carré, 1 franc.

§ 14. — Quais couverts pour marchandises : par mètre carré, 8 francs.

§ 15. — Empierrements pour cours et chemins : par mètre carré, 1 fr. 15.

§ 16. — Remise et ateliers : par mètre carré de surface couverte, 55 francs.

§ 17. — Clôture en lattes pour gares, etc. : par mètre linéaire, 3 francs.

### III. — Outillage et mobilier.

§ 18. — Mobilier et petit outillage de la gare de Villefranche, 1.200 francs.

§ 19. — Mobilier et petit outillage de la gare de Tarare, 500 francs.

§ 20. — Mobilier et petit outillage des stations : par station, 300 francs.

§ 21. — Outils de poseurs : par kilomètre de ligne, 100 francs.

§ 22. — Outillage de l'atelier central de réparations, 20.000 francs.

### IV. — Téléphone.

§ 23. — Ligne téléphonique comprenant un seul fil, les poteaux et les isolateurs : par kilomètre de ligne téléphonique, 150 francs.

§ 24. — Postes téléphoniques : par poste, 200 francs.

## IIe PARTIE. — *Matériel roulant.*

§ 25. — Locomotives de 20 tonnes, avec outillage et pièces de rechange : par locomotive, 30.000 francs.

§ 26. — Voitures à voyageurs et fourgons à bagages :

Par place de 1re classe, 200 francs ;

Par place de 2e classe, 180 francs ;

Par mètre cube de capacité de fourgon, 110 francs.

§ 27. — Wagons à marchandises couverts, à freins à vis : par tonne de chargement, 380 francs.

§ 28. — Wagons à marchandises découverts à freins à vis : par tonne de chargement, 230 francs.

§ 29. — Freins continus, dispositif d'intercommunication et de commande : par véhicule, 600 francs.

§ 30. — Freins continus, dispositifs d'intercommunication sans commande : par véhicule, 150 francs.

III^e PARTIE. — *Frais généraux.*

Tous les prix de la série ci-dessus seront majorés de 4 0/0 pour frais généraux.

Fait à Lyon, le 6 décembre 1895.

---

## CAHIER DES CHARGES.

---

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1^er^. — Les chemins de fer d'intérêt local qui font l'objet du présent cahier des charges sont les lignes de Villefranche à Tarare et de Villefranche à Beaujeu et à Monsols.

La première (ligne de Villefranche à Tarare) partira de la limite du département, sur le territoire de la commune de Villefranche, pour aboutir à Tarare; elle passera par Liergues, Ville-sur-Jarnioux, le Bois-d'Oingt, Sarcey et Pontcharra; elle se raccordera à Villefranche avec le port de Frans sur la Saône, et avec le réseau de la compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée aux trois gares de Villefranche, Tarare et le Bois-d'Oingt-Légny.

Elle empruntera les voies publiques désignées ci-après :

Chemin de grande communication n° 5 *bis* (ancienne route départementale n° 5), rues Victor-Hugo (anciennement rues des Angles et Saint-Jacques) et Morin, sur le territoire de la commune de Villefranche;

Chemin de grande communication n° 6 *bis* sur le territoire des communes de Villefranche et Gleizé;

Chemin d'intérêt commun n° 68 sur le territoire des communes de Sarcey, les Olmes et Saint-Romain-de-Popey;

Route nationale n° 7 sur le territoire des communes de Saint-Romain-de-Popey, les Olmes, Pontcharra, Saint-Loup, Tarare.

La seconde (ligne de Villefranche à Beaujeu et à Monsols) se détachera de la ligne projetée ci-dessus, de Villefranche à Tarare, vers le pont à établir sous le chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée en prolongement de la rue Victor-Hugo, sur le territoire de la commune de Villefranche, pour aboutir à Beaujeu et à Monsols; elle passera par Saint-Julien, Blacé, Salles, Fond-de-Vaux (où se détachera un rebrousement pour desservir Vaux et le Perréon), Saint-Etienne-la-Varenne,

Saint-Etienne-les-Oullières, Odenas, Quincié, Beaujeu et les Ardillats; elle se raccordera avec le réseau de la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à la gare de Beaujeu.

Elle empruntera les voies publiques désignées ci-après:

Chemin de grande communication n° 20 sur le territoire de la commune de Villefranche;

Chemin de grande communication n° 4 *bis* sur le territoire des communes de Quincié et de Beaujeu.

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs devra être de 1 mètre.

. . . . . .

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Ligne de Villefranche à Tarare. — Villefranche (station et halte), Chervinges, Liergues, Pouilly, Jarnioux, la Pénière, Ville-sur-Jarnioux, Theizé, Fontenas, Moiré, Bois-d'Oingt, les Ponts-Tarrets, les Tuileries, Sarcey, les Olmes, Pontcharra, Saint-Loup, Tarare;

Ligne de Villefranche à Monsols. — Villefranche, la Grange-Perret, Saint-Julien, Blacé, Salles, Arbuissonnas, Fond-de-Vaux, Vaux-Perréon, Saint-Etienne-la-Varenne et les Oullières, Odena, la Poyebade, Quincié, Beaujeu (station et halte), les Dépôts, les Ardillats, Montivier, Crie, Monsols.

Les stations de Villefranche, Bois-d'Oingt, Tarare, Vaux-Perréon et Monsols seront organisées avec un personnel permanent. Dans les autres stations, le service pourra être fait soit avec le personnel du train, soit avec un personnel sédentaire qui ne serait pas exclusivement affecté au chemin de fer. La dépense d'installation de chacune de ces dernières stations, qui comporteront un abri chauffé en hiver, pourra ne pas dépasser 3.000 francs.

*Moyen de transbordement*
(*clause spéciale prescrite par la circulaire du* 12 *janvier* 1888).

Les installations de transbordement aux quatre gares Paris-Lyon-Méditerranée et à la Saône ne consisteront tout d'abord, sauf modifications nécessitées par l'expérience, qu'en une simple voie parallèle à la voie Paris-Lyon-Méditerranée ou au quai de la Saône.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront

déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle de 1/500° indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de 1 centimètre par mètre;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 159)

[30 juin 1896]

*Loi ayant pour objet d'approuver un avenant à la convention du 5 janvier 1889, annexée à la loi du 29 juillet 1889, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est approuvé l'avenant à la convention du 5 janvier 1889, passé le 25 septembre 1893, entre le préfet de l'Allier, agissant au nom du département, d'une part, et la société anonyme du chemin de fer d'intérêt local de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse, d'autre part.

Une copie certifiée conforme dudit avenant restera annexée à la présente loi.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264, et *Journal officiel* du 28 juin 1896.

## AVENANT

### A LA CONVENTION DU 5 JANVIER 1889.

Entre les soussignés,

Louis-David Vincent, préfet de l'Allier, chevalier de la Légion d'honneur, agissant au nom et pour le compte de ce département, en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 sur les chemins de fer d'intérêt local ;

3° Des règlements d'administration publique des 6 août 1881 et 20 mars 1882 ;

4° De la délibération du conseil général de l'Allier, en date du 12 avril 1893,

D'une part ;

Et M. Edouard-François Delange, administrateur délégué de la société concessionnaire de la ligne de Dompierre à la Palisse, dont le siège social est à Paris, rue Louis-le-Grand, 19, agissant au nom et pour le compte de cette société, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la délibération du conseil d'administration en date du 20 avril 1893,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Par dérogation aux prescriptions du cahier des charges annexé à la convention du 5 janvier 1889, portant concession de la ligne départementale de Dompierre à la Palisse, lesquels convention et cahier des charges ont été approuvés par la loi du 29 juillet 1889, la compagnie concessionnaire de ce chemin de fer est autorisée à porter de 15 millièmes, maximum des déclivités prévu par l'article 8, paragraphe 3, dudit cahier des charges, à 17 millièmes 4, les déclivités de la ligne sur les deux points suivants:

I. — Du kilomètre 22 + 946 au kilomètre 25 + 310, tranchée de Jaligny ;

II. — Du kilomètre 41 + 762 au kilomètre 42 + 950, remblai et tranchée de la Palisse.

Art. 2. — Cette modification est accordée aux conditions suivantes, fixées par le conseil général de l'Allier par sa délibération du 12 avril 1893 et acceptées par M. Delange, au nom de la compagnie:

I. — L'article 5 de la convention du 5 janvier 1889, ainsi conçu : « La subvention annuelle du département sera payée dans les formes et conditions déterminées par le décret du 20 mars 1882 ; l'avance prévue à l'article 9 dudit décret sera payée à la société au plus tard dans les deux mois qui suivront le dépôt fait par la société des pièces justificatives prévues par l'article 5 du même décret », est modifié de la manière suivante :

« La subvention annuelle du département sera payée dans les formes

et conditions déterminées par le décret du 20 mars 1882 ; si la recette kilométrique telle qu'elle résulte des comptes déposés en exécution de l'article 5 de la convention du 5 janvier 1889, et régulièrement vérifiés par le contrôle, est égale ou supérieure à 3.000 francs (y compris la recette provenant du tonnage de charbon garanti), la garantie de l'année envisagée ne sera exigible que le 10 janvier de la deuxième année suivante ; si la recette kilométrique ainsi établie se trouve inférieure à 3.000 francs, le département versera un acompte de 30.000 francs avant la fin de septembre de l'année qui suit l'exercice considéré. »

II. — L'article 32, du cahier des charges, ainsi conçu : « Le nombre minimum des trains, qui desserviront tous les jours la ligne entière dans chaque sens est fixé à trois », est complété de la manière suivante :

« La compagnie créera en plus, à ses frais, sans aucune participation du département ou des communes, un train supplémentaire, aller et retour, entre Dompierre et la Palisse, tous les jours de foire dans ces localités. »

III. — La clause suivante est ajoutée à l'article 47 du cahier des charges :

« La société s'engage, si le département en fait la demande, à adopter, pour les transports de voyageurs des deux classes et ceux des marchandises de toutes catégories, les tarifs généraux et spéciaux actuellement en vigueur sur le réseau départemental de l'Allier, concédé à la société générale des chemins de fer économiques. »

Art. 3. — Le présent avenant à la convention du 5 janvier 1889 ne deviendra définitif que lorsqu'il aura été approuvé par une loi.

Art. 4. — Les frais de timbre et le droit fixe d'enregistrement seront à la charge de la société concessionnaire.

Fait double à Moulins, le 25 septembre 1893.

---

# (N° 160)

[1er juillet 1896]

*Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du prolongement jusqu'à Dijon de la ligne d'Épinac à Velars et la concession de ce prolongement à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. — Est déclaré d'utilité publique le prolongement, jusqu'à Dijon, de la ligne d'Épinac à Velars, déjà concédée définitivement à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la loi du 2 août 1886.

La concession de ce prolongement est faite à ladite compagnie dans les conditions prévues par la convention des 26 mai et 9 juillet 1883, approuvée par la loi du 9 novembre suivant.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

---

# (N° 161)

[16 juillet 1896]

*Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section du chemin de fer d'Orange au Buis, comprise entre Vaison et le Buis.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section du chemin de fer d'Orange au Buis-les-Baronnies, comprise entre Vaison et le Buis-les-Baronnies.

En conséquence, la concession de ladite section, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, par la convention du 29 juin 1893, approuvée par la loi du 10 août suivant, est déclarée définitive dans les conditions prévues par ladite convention.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou qui seront offertes par les départements, les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le conseil général de Vaucluse, dans sa délibération du 24 avril 1895, et par le conseil général de la Drôme, dans sa délibération du 24 avril 1895, de fournir à l'État une subvention égale à la moitié de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

# DÉCRETS

## (N° 162)

[13 mai 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, de voies ferrées destinées à desservir le quai de l'Escaut, au port public de Valenciennes, et à relier ce port avec le tramway de Valenciennes à Raismes.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, suivant les dispositions générales du plan susvisé, de voies ferrées destinées à desservir le quai de l'Escaut, au port public de Valenciennes, et à relier ce port avec le tramway de Valenciennes à Raismes.

Art. 2. — L'État concède les voies ferrées dont il s'agit, sans aucune subvention ni garantie d'intérêt, à la ville de Valenciennes, qui sera tenue d'en assurer l'établissement et l'exploitation suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux prescriptions du cahier des charges annexé au décret du 19 décembre 1882, pour le tramway de Valenciennes à Raismes, sauf les dérogations mentionnées dans la convention approuvée par l'article 3 ci-apres.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 1er mars 1894, entre le maire de Valenciennes, agissant au nom et pour le compte de ladite ville, d'une part, et la société des chemins de fer économiques du Nord, rétrocessionnaire du réseau des tramways de Valenciennes, d'autre part, pour la rétrocession des voies ferrées faisant l'objet du présent décret.

Cette convention, ainsi que le plan général susvisé du 27 janvier 1894, resteront annexés au présent décret.

---

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

L'an 1894 et le 1er mars,

Entre les soussignés :

M. Paul Sautteau, maire de la ville de Valenciennes, agissant au nom et pour le compte de ladite ville, en vertu des pouvoirs qu'il a reçus du conseil municipal à la date du 27 février 1894,

D'une part ;

Et la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, dont le siège social est à Anzin, rue Kléber, n° 62, rétrocessionnaire du réseau des tramways de Valenciennes,

D'autre part,

Ont été faites et acceptées les conventions suivantes :

Art. 1er. — La ville de Valenciennes, qui est en instance pour obtenir la concession d'un embranchement reliant le tramway de Valenciennes à Raismes au port public établi à proximité de la route nationale n° 45, s'engage à rétrocéder à la société des chemins de fer économiques du Nord l'établissement et l'exploitation dudit embranchement. Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La société des chemins de fer économiques du Nord est assujettie, envers la ville de Valenciennes, à toutes les obligations imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret de concession en date du 19 décembre 1882, sauf les modifications mentionnées à l'article 4 de la présente convention, de même qu'elle est subrogée aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Art. 3. — La société rétrocessionnaire est chargée d'exploiter à ses frais l'embranchement du port public.

Art. 4. — L'embranchement du port public sera régi par le cahier des charges du réseau de tramways de Valenciennes, sauf les dérogations suivantes aux articles 1, 2, 14, 16, 23, 24, 27, 30, 32, 35, 36 et 38 :

*Art.* 1er. — La destination de l'embranchement est limitée au seul transport des marchandises en petite vitesse.

*Art.* 2. — L'embranchement comprend les lignes suivantes :

1° Sur la route nationale n° 45 :

Une voie en courbe se détachant de l'une des voies principales de la ligne de tramway de Valenciennes à Raismes et traversant la route pour entrer dans le chemin dudit Port-Public ;

Deux liaisons établies entre les deux voies principales de la ligne de

tramway de Valenciennes à Raismes pour permettre la manœuvre des trains;

2° Sur le chemin dit « du Port-Public » :

Une voie unique aboutissant au quai et reliée à une autre voie longeant celui-ci;

Une voie de garage destinée aux manœuvres à exécuter.

*Art.* 14. — Le nombre de voyages qui devront être faits dans chaque sens tous les jours n'est pas limité et devra être proportionné aux exigences du trafic.

*Art.* 16. — La concession prendra fin le 1er juillet 1944.

*Art.* 23. — Aucun tarif n'est prévu pour la grande vitesse.

*Art.* 27 et 30. — Les prescriptions relatives à la grande vitesse sont supprimées.

Les articles 24, 32, 35, 36, 38 sont supprimés.

Art. 5. — Le rétrocessionnaire s'engage à acquitter les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, ainsi que tous les frais accessoires auxquels pourraient donner lieu les présentes conventions.

Fait double à Valenciennes, le 1er mars 1894.

---

# (N° 163)

[1er juin 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique les voies ferrées destinées à desservir les quais du port de Bastia.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarées d'utilité publique les voies ferrées établies ou à établir pour relier les quais du port de Bastia à la gare de cette ville, suivant les dispositions générales du plan susvisé du 22 juin 1893.

Art. 2. — Est approuvée la convention passée, le 1er juin 1896, entre le ministre des travaux publics, au nom de l'État, et la compagnie des chemins de fer départementaux pour l'exploitation desdites voies.

Cette convention, ainsi que le plan général ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

## CONVENTION

### ENTRE L'ÉTAT ET LA COMPAGNIE DE CHEMINS DE FER DÉPARTEMENTAUX.

L'an 1896 et le 1er juin,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, d'une part ;

Et la compagnie de chemins de fer départementaux, dont le siège est à Paris, avenue de l'Opéra, n° 20, représentée par M. Zens, administrateur-directeur, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration en date du 19 janvier 1895, d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La compagnie de chemins de fer départementaux s'engage à exploiter, au moyen de locomotives, de chevaux ou de tout autre moteur, les voies ferrées établies ou à établir par l'État pour desservir les quais existants ou à construire au port de Bastia.

Art. 2. — Ces voies seront remises à la compagnie au fur et à mesure de leur établissement. La compagnie les ouvrira à l'exploitation dans un délai maximum d'un mois à compter de la remise.

Lors de chaque remise partielle, il sera dressé contradictoirement par les ingénieurs du service maritime et les représentants de la compagnie un procès-verbal dans lequel sera faite une description détaillée des voies ferrées, de leurs accessoires et de l'état des chaussées des voies publiques empruntées par les voies ferrées.

Art 3. — Toutes les modifications de voies et additions dont l'expérience ou les changements opérés sur les voies publiques feraient reconnaître la nécessité seront à la charge de l'État.

Ces modifications ou additions seront décidées par le ministre des travaux publics, soit sur l'initiative de l'administration, la compagnie entendue, soit sur les propositions de la compagnie.

Art. 4. — Les voies ferrées du port de Bastia seront, pour le règlement des comptes d'exploitation, assimilées et rattachées aux lignes d'intérêt général de la Corse, dont l'exploitation est régie par les articles 7, 8, 9, 10 et 11 de la convention du 21 février 1883, de façon à n'avoir, pour tout le réseau d'intérêt général de la Corse, qu'un compte unique d'exploitation.

Pour l'application du deuxième paragraphe de l'article 9 de ladite convention, il est stipulé que tout train circulant entre la gare de Bastia et les quais, ou *vice versa*, sera considéré comme ayant effectué un parcours de 1 kilomètre, et que, par dérogation à la disposition dudit paragraphe qui prévoit un minimum de trois trains par jour dans chaque sens, il ne sera tenu compte que des trains réellement et utilement mis en marche.

Art. 5. — L'entretien des voies ferrées et de leurs accessoires sera

fait par la compagnie, de telle sorte que la circulation soit toujours facile et sûre pour les wagons, pour les voitures ordinaires et pour le public.

L'entretien de la chaussée sera à la charge de la compagnie dans toute l'étendue d'une zone limitée par deux lignes tracées parallèlement à l'axe de chaque voie ferrée, en dehors de la voie, à 50 centimètres de distance des rails.

Art. 6. — Aucune indemnité ne pourra être réclamée par la compagnie pour les causes ci-après :

*a*) Dommages causés aux voies ferrées ou à leurs accessoires par le roulage ordinaire ;

*b*) Sujétions d'entretien résultant de l'état de la chaussée ;

*c*) Troubles et interruptions du service résultant soit des mesures d'ordre et de police, soit des travaux exécutés sur ou sous la voie publique tant par l'administration que par les tiers dûment autorisés :

*d*) Enfin, toute conséquence du libre usage de la voie publique.

Art. 7. — La compagnie sera assujettie aux règlements généraux de police et de voirie intervenus ou à intervenir et notamment aux décisions qui seront prises, la compagnie entendue, pour régler la circulation et le stationnement des machines et des wagons et pour fixer les heures pendant lesquelles cette circulation serait interdite.

Art. 8. — Les prix à percevoir pour le transport des marchandises entre un point quelconque des quais et la gare de Bastia, ou *vice versa*, ne pourra pas excéder 50 centimes par tonne pour les marchandises par wagon complet de 3.000 kilogrammes au minimum ou payant pour ce poids, et 70 centimes par tonne pour les marchandises sans condition de tonnage, y compris la taxe de péage, fixée à 20 centimes par tonne. Toutefois il sera établi pour les marchandises sans condition de tonnage un minimum de perception qui ne pourra être supérieur à 50 centimes.

Moyennant les prix ci-dessus indiqués, la compagnie sera tenue de conduire les wagons à charger ou à décharger jusqu'à la voie qui, de toutes les voies accessibles par aiguilles, se trouvera le plus rapprochée du point désigné par les expéditeurs ou les destinataires.

Les manœuvres et déplacements nécessaires pour amener les wagons soit sur les voies non accessibles par aiguilles, soit à la portée immédiate des engins de chargement ou de déchargement, seront faits par les expéditeurs ou les destinataires, à leurs frais et sous leur responsabilité.

Les taxes établies conformément au présent article s'ajouteront aux taxes des tarifs généraux ou spéciaux applicables, sur les chemins de fer corses, pour transport, frais de gare, frais de chargement ou de déchargement, et tous autres frais accessoires de toute nature, sans aucune réduction de ces dernières taxes, lesquelles seront, en conséquence, perçues comme si la marchandise était en provenance ou à destination de la gare de Bastia.

Elles seront, d'ailleurs, majorées dans la même proportion que les taxes des tarifs généraux ou spéciaux appliqués sur les chemins de fer corses dans tous les cas où les conditions d'application de ces tarifs généraux ou spéciaux et les arrêtés ministériels réglant les tarifs exceptionnels édictent des majorations.

Moyennant lesdites taxes, le chargement ou le déchargement sur les quais sera effectué par la compagnie ou par l'expéditeur ou le destinataire, suivant que les conditions d'application des tarifs des chemins de fer corses mettent cette manutention à la charge de la compagnie ou à la charge de l'expéditeur ou du destinataire.

Le transbordement direct des marchandises des navires sur les wagons, ou réciproquement, ne pourra être fait que par les expéditeurs ou les destinaires, à leurs frais et risques.

Art. 9. — Il sera accordé un délai d'au moins six heures pour chaque opération de chargement ou de déchargement.

Dans le cas où ce délai serait dépassé, il serait perçu un droit de stationnement de 50 centimes par heure de retard et par wagon, sans que la taxe puisse être supérieure à 10 francs par vingt-quatre heures, la compagnie ayant, d'ailleurs, la faculté de faire décharger les wagons en percevant les frais de manutention et de magasinage.

Il sera tenu compte, dans les calculs des frais de stationnement, des interruptions de travail qu'occasionneraient les manœuvres et mouvements exécutés par la compagnie ; mais les expéditeurs ou destinataires ne pourront prétendre à aucune indemnité en raison de ces interruptions.

Art. 10. — Les marchandises en destination de la voie de mer doivent être adressées en « gare maritime de Bastia ». Celles qui, adressées d'abord en gare, seraient en cours de transport ou à l'arrivée en gare, avant déchargement, l'objet d'une demande de réexpédition au port, devront payer en sus du tarif une taxe additionnelle de 20 centimes par tonne, la compagnie ayant, d'ailleurs, la faculté de n'exécuter l'ordre de réexpédition que si les exigences du service le lui permettent.

Tout destinataire avisé de l'arrivée des wagons destinés au port devra immédiatement faire connaître, par écrit, à la gare de Bastia, l'emplacement de leur mise à quai; la gare indiquera l'heure approximative à laquelle les wagons seront livrés sur cet emplacement.

Toutefois, ils ne seront dirigés sur le port qu'après que le destinataire aura acquitté, à la gare, les frais de transport et autres, y compris les taxes prévues par la présente convention.

L'heure de la remise des wagons à la disposition du destinaire sera constatée par le bulletin de livraison qu'il devra signer avant de commencer le déchargement. En cas d'absence du destinataire ou de son représentant, l'heure de la livraison sera déterminée par l'inscription portée au carnet de l'agent de la compagnie.

Art. 11. — Pour les marchandises en provenance de la voie de mer,

les demandes de matériel devront être remises chaque jour, pour le lendemain, par écrit au chef de gare de Bastia par les expéditeurs, au plus tard avant l'heure réglementaire de la fermeture de la gare. Les expéditeurs préciseront dans leur demande l'importance du tonnage des marchandises à expédier, le nom du navire, la nature et la destination des marchandises et le tarif dont l'application est réclamée.

La compagnie fera droit aux demandes de matériel dans la limite du nombre de wagons dont elle pourra disposer, sans toutefois que le délai dans lequel la marchandise sera remise à destination puisse dépasser le délai total fixé par les tarifs généraux ou spéciaux, en prenant pour point de départ le jour qui suivra celui de la demande du matériel. Quand la compagnie ne pourra pas fournir tout ou partie du matériel demandé, elle fera connaître aux expéditeurs, quatre heures à l'avance, le nombre de wagons qu'elle pourra mettre à leur disposition.

Les wagons vides seront remis au commerce suivant le tour de rôle des demandes et sans aucune faveur.

Sous la surveillance d'un agent de la compagnie, les expéditeurs devront se conformer à toutes les prescriptions réglementaires relatives au chargement, notamment en ce qui concerne la dimension et la solidité des chargements et les indications de poids utile portées sur les wagons. S'ils dépassaient ce poids de plus de 300 kilogrammes, l'excédent serait déchargé par la gare à leurs frais, moyennant une perception de 40 centimes par fraction indivisible de 1.000 kilogrammes, et resterait déposé en gare aux frais, risques et périls des expéditeurs.

Les expéditeurs seront tenus de fournir à la gare la déclaration d'expédition des marchandises qu'ils auront chargées sur les voies du port aussitôt après le pesage des wagons chargés; sinon ils seront passibles du droit de stationnement prévu par l'article 9 ci-dessus.

Dans le cas où les expéditeurs n'effectueraient pas le chargement des wagons dans le délai déterminé à l'article 9 ci-dessus ou ne se conformeraient pas aux prescriptions qui précèdent en ce qui concerne la déclaration d'expédition, les délais de transport seraient augmentés de tout le retard imputable aux expéditeurs.

Art. 12. — Les délais de transport fixés par les tarifs généraux ou spéciaux pour les chemins de fer corses seront augmentés de vingt-quatre heures pour les marchandises en provenance ou à destination de la gare maritime.

Art. 13. — L'accomplissement des formalités de douane pour les expéditions de petite vitesse sera laissé à la charge des expéditeurs ou des destinataires.

Art. 14. — L'administration se réserve le droit d'autoriser, la compagnie entendue, des prolongements ou embranchements faisant suite aux voies du port de Bastia ou y aboutissant, sans que celle-ci puisse prétendre à aucune indemnité.

Les relations de ces prolongements ou embranchements avec le réseau des chemins de fer corses seront réglées par les articles 61 et

62 du cahier des charges annexé à la convention du 21 février 1883.

Art. 15. — La présente convention restera en vigueur aussi longtemps que le traité d'exploitation provisoire, dont la durée est déterminée par l'article 7 de la convention du 21 février 1883; elle prendra fin en même temps que ledit traité.

Art. 16. — Les dispositions des titres II, III, IV et V du cahier des charges annexé à la convention du 21 février 1883 qui ne sont point contraires aux stipulations de la présente convention s'appliqueront aux voies ferrées du port de Bastia.

Art. 17. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront à la charge de la compagnie.

Il est déclaré ici, pour la perception des droits d'enregistrement, que la somme totale à verser par l'État à la compagnie de chemins de fer départementaux pendant la durée de la présente convention, c'est-à-dire à partir de la date du décret approuvant ladite convention, jusqu'au 3 décembre 1909, peut être évaluée à 30.000 francs.

Fait double à Paris les jours, mois et an que dessus.

---

# (N° 164)

[4 juin 1896]

*Décret approuvant la substitution de la Société de l'appontement public de Pauillac (Gironde) au sieur Pereire pour l'exploitation, sur la rive gauche de la Garonne, à Pauillac, d'un appontement public destiné au chargement et au déchargement des navires.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la société de l'appontement public de Pauillac au sieur Eugène Pereire, comme concessionnaire de la construction et de l'exploitation : 1° d'un appontement public destiné au chargement et au déchargement des navires; 2° de divers établissements annexes à installer sur la rive pour la manutention et l'abri des marchandises; 3° des voies ferrées raccordant l'appontement et les établissements annexes avec le chemin de fer du Médoc.

Art. 2. — Il est interdit à la société, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une

opération autre que l'entreprise définie à l'article précédent, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

---

# (N° 165)

[17 juin 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, de deux lignes de tramways, de Grenoble à Eybens et de Grenoble à Varces.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de deux lignes de tramways, à traction électrique, destinées au transport des voyageurs, bagages et messageries, de Grenoble à Eybens et de Grenoble à Varces, par Pont-de-Claix.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de l'Isère est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 29 mai 1896, entre le préfet de l'Isère, au nom du département, et MM. Merlin (Henri) et Chassary (Joseph), pour la rétrocession des tramways sus-mentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

---

CONVENTION.

L'an 1896, le 29 mai,

Entre les soussignés,

M. de Luze, préfet du département de l'Isère, chevalier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant pour le compte du département, en vertu de la délibération du conseil général du 23 août 1895 et de la délibération du 31 octobre 1895 de la commission départementale déléguée à cet effet par le conseil général,

D'une part ;

Et MM. Merlin (Henri), propriétaire à Rochefort, commune d'Allières-et-Risset, et Chassary (Joseph), entrepreneur à Grenoble,

D'autre part ;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le préfet de l'Isère, au nom du département, rétrocède à MM. Merlin et Chassary, qui acceptent, la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante ans, d'un tramway pour le transport des voyageurs, bagages et messageries, composé de deux lignes partant l'une et l'autre de la place Vaucanson, à Grenoble, et aboutissant l'une à Eybens et l'autre à Varces, par Pont-de-Claix.

Art. 2. — Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant la présente convention, est faite sans subvention ni garantie d'intérêt.

La présente rétrocession est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881 et aux conditions spéciales stipulées dans le cahier des charges de la concession. MM. Merlin et Chassary sont, en conséquence, solidairement assujettis envers le département à toutes les obligations imposées au département lui-même par le cahier des charges, lequel est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications, suppressions ou additions faites aux articles suivants :

Articles modifiés : 6, 7, 11, 23, 26, 27, 29, 30, 31, 32.

Articles supprimés : 25, 34, 38 et 39.

Articles ajoutés : 8 *bis* et 34 *bis*.

Art. 3. — Avant l'approbation de l'acte de rétrocession, les rétrocessionnaires déposeront à la caisse des dépôts et consignations une somme de 20.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les trois quarts seront rendus aux rétrocessionnaires par quarts et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier quart ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'uti-

lité publique, les rétrocessionnaires devront constituer une société anonyme qui se substituera à eux et avec laquelle ils seront solidaires pendant un délai de dix ans pour l'exécution de tous leurs engagements.

Art. 5. — A partir de la deuxième année d'exploitation, les rétrocessionnaires devront prélever annuellement, sur les recettes brutes, une somme de 150 francs par kilomètre, destinée à former un fonds de réserve pour faire face au renouvellement de la voie et du matériel.

Ils déposeront au fur et à mesure ces prélèvements annuels dans une caisse agréée par le département, jusqu'à ce que le total atteigne la somme de 1.500 francs par kilomètre.

Ce fonds restera leur propriété et ils en toucheront les revenus, mais ils n'y pourront puiser qu'avec l'autorisation du préfet, sur l'avis du service du contrôle, et seulement pour les réparations à effectuer à la voie ou au matériel; en ce cas, ils seront tenus de le rétablir dans son intégralité par de nouveaux versements effectués dans les mêmes formes.

Le fonds de réserve reviendra aux rétrocessionnaires en fin de rétrocession, sauf les prélèvements qui auront pu y être faits pour remettre les lignes et leur matériel en bon état d'entretien, conformément à l'article 35 du cahier des charges.

Art. 6. — Les rétrocessionnaires devront faire élection de domicile à Grenoble.

Dans le cas où ils ne l'auraient pas fait, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite à la préfecture de l'Isère.

---

## CAHIER DES CHARGES

### POUR LA CONCESSION DES TRAMWAYS.

---

## TITRE PREMIER.

### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Les lignes de tramways qui font l'objet du présent cahier des charges sont destinées au transport des voyageurs, bagages et messageries.

La traction aura lieu par l'électricité avec câble aérien. Toutefois le câble aérien devra être supprimé dans la ville de Grenoble, à l'intérieur de l'enceinte limitée par les fortifications actuelles, sur la ligne d'Eybens, et jusqu'au passage à niveau du chemin de fer Paris-Lyon-Méditerranée, sur la ligne de Varces, dès que la ville aura concédé un réseau de tramways urbains à traction électrique sans câble aérien.

Art. 2. — La ligne de Grenoble à Eybens aura son origine sur la

place Vaucanson et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Place de l'Étoile, rue de Strasbourg, place de Metz, place des Alpes et chemin de grande communication n° 5, jusqu'à la place publique d'Eybens.

La ligne de Grenoble à Varces se détachera de la précédente sur la place de l'Etoile. Elle empruntera la rue Lesdiguières et ensuite la route nationale n° 75, jusqu'à l'extrémité de la traverse de Varces.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que les deux lignes soient livrées à l'exploitation un an à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,20 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,75.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,70.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 166)

[22 juin 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Vosges, d'une ligne de tramway entre Gérardmer et Retournemer.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département des Vosges, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique,

(*) Voir le type. *Ann.* 1882. p. 292. et *Journal officiel* du 24 juin 1896.

destinée au transport des voyageurs et des messageries entre Gérardmer et Retournemer.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département des Vosges est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 8 juin 1895, entre le préfet des Vosges, au nom du département, et M. Henri Gutton, pour la concession du tramway sus-mentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visé, resteront annexés au présent décret.

---

## CONVENTION.

Entre M. le préfet du département des Vosges, agissant au nom du département, en vertu d'une décision, en date du 29 janvier 1895, de la commission départementale, qui a reçu à cet effet, le 22 août 1894, une délégation du conseil général, renouvelée le 14 avril 1896, et d'une décision de la commission départementale, en date du 30 mai 1896, approuvant les modifications apportées tant à la convention qu'au cahier des charges,

D'une part;

Et M. Gutton (Henri), architecte, demeurant à Nancy,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le département concède à M. Gutton, qui accepte, la construction et l'exploitation, qui prendra fin le 1er mai 1960, d'un tramway à traction mécanique, de Gérardmer à Retournemer, dans les conditions déterminées par le cahier des charges annexé à la présente convention.

Art. 2. — Cette concession est faite sans aucune subvention ni garantie d'intérêt de la part du département.

Art. 3. — Le cahier des charges a été établi en conformité du cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications apportées aux articles 11, 19, 23, 24, 27, 29, 30, 31, 32, 33, des

augmentations aux articles 7, 14, 36, et la suppression des articles 25, 26 et 34.

Art. 4. — Avant la mise en exploitation, le concessionnaire sera tenu de constituer une société anonyme spéciale au tramway de Gérardmer à Retournemer et agréée par le conseil général des Vosges. Cette société sera substituée au concessionnaire et deviendra solidairement responsable avec lui, vis-à-vis du département, de tous les engagements contractés envers ce dernier. Cette substitution devra être approuvée par un décret en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 5. — La présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique dans un délai d'un an à partir de la signature des présentes.

Art. 6. — Les frais de timbre et d'enregistrement du présent traité et du cahier des charges annexé seront supportés par le concessionnaire.

Fait double à Épinal, le 8 juin 1896.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et messageries.

La traction aura lieu par procédés mécaniques.

Art. 2. — La ligne partira de la rue de la Gare, à Géradmer, et empruntera les voies publiques ci-après désignées:

Le chemin rural n° 5 et le chemin rural n° 1 jusqu'à son embranchement avec le chemin de grande communication n° 8; ou bien le boulevard projeté; puis la route de Schlucht, chemin de grande communication n° 11, et, enfin, à partir de Longemer, le chemin forestier de Retournemer.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai d'un an à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne soit livrée à l'exploitation sept mois après.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 1m,80, et la largeur du matériel rou-

lant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure, à 2m,650; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 2m,886.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,56.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 167)

[9 juillet 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter au port de Nantes pour l'établissement d'une estacade et d'une gare maritime.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter au port de Nantes pour l'établissement, sur la rive gauche de la Loire, d'une estacade d'une longueur de 300 mètres, et, comme dépendances du réseau d'État, d'une gare maritime reliée par une voie de raccordement à la gare de la Prairie-au-Duc, conformément aux dispositions de l'avant-projet ci-dessus visé et aux avis, également ci-dessus visés, du conseil général des ponts et chaussées et de la commission mixte des travaux publics.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution ne sont pas accomplies dans un délai de cinq ans à dater du présent décret.

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 27 juin 1896.

# (N° 168)

[9 juillet 1896]

*Décrets déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône : 1° d'une ligne de tramway entre Lyon et Ecully ; 2° d'une ligne de tramway entre le Pont-d'Ecully et les Trois-Renards.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway, à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs, de leurs bagages et des petits colis, entre Lyon (quai de Vaise) et Ecully (place de la Mairie).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 25 avril 1896, entre le préfet du Rhône, agissant au nom du département, et la « Société anonyme du tramway d'Ecully », pour la construction et l'exploitation du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la « Société anonyme du tramway d'Ecully », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont

concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisées par décret délibéré en conseil d'État.

---

## CONVENTION.

L'an 1896 et le 25 du mois d'avril,

Entre le département du Rhône, représenté par M. G. Rivaud, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet, agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1881 :

3° De la délibération du conseil général du Rhône, en date du 7 avril 1894;

4° De la délibération de la commission départementale, en date du 28 mars 1896, prise en vertu de la délégation donnée par le conseil général dans sa séance du 30 août 1895,

D'une part ;

Et la société anonyme du tramway de Lyon à Ecully, dont le siège social est à Ecully, représentée par M. Gindre, président du conseil d'administration, agissant au nom et pour le compte de ladite société en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par la délibération du conseil d'administration, en date du 3 mars 1896, dont un extrait est annexé aux présentes,

D'autre part,

Il a été convenu et accepté ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du département du Rhône, au nom du département, concède, sous la réserve de la déclaration d'utilité publique, à la société anonyme du tramway de Lyon à Ecully, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à voie de 1 mètre, partant de Lyon-Vaise (Pont-Mouton), pour aboutir à Ecully (place de la Mairie) en suivant la rue du Bourbonnais, le chemin d'intérêt commun n° 27 et le chemin de grande communication n° 13 *bis*.

Art. 2. — La présente concession est faite aux clauses et concessions du cahier des charges dressé conformément au type annexé au décret du 6 août 1881 et joint à la présente convention.

Art. 3. — Dans ce cahier des charges, il est dérogé au type réglementaire en ce qui concerne les articles 4, 8, 11, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32 34 et 36.

Art. 4. — La société du tramway d'Ecully s'engage à exécuter et exploiter la ligne faisant l'objet de la présente convention à ses risques et périls et sans aucune subvention ni garantie d'intérêts.

Art. 5. — La société concessionnaire s'engage à n'employer que du matériel fixe et roulant de provenance française, et à n'utiliser que des

agents de nationalité française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées.

Art. 6. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition et autres auxquels pourra donner lieu la présente convention, seront supportés par la compagnie concessionnaire.

Fait en double exemplaire à Lyon, les jour, mois et an que dessus.

---

## CAHIER DES CHARGES.

---

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des petits colis.

La traction aura lieu par moteur électrique, le courant parvenant aux voitures par l'intermédiaire d'un conducteur aérien.

La ligne sera à voie unique avec garages.

Art. 2. — La ligne aura son point de départ à Lyon-Vaise (Pont-Mouton) et empruntera les voies publiques ci-après désignées : rue Saint-Pierre-de-Vaise, rue du Chapeau-Rouge, rue du Bourbonnais, chemin d'intérêt commun n° 27 jusqu'au bourg d'Ecully et le chemin de grande communication n° 13 *bis* jusqu'à la place de la Mairie d'Ecully.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai d'un an à partir du même décret.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3 mètres, non compris la perche du trolley.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'il reste toujours au moins 50 centimètres entre les saillies de deux voitures qui se croisent.

*Le reste comme au type* (*).

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* des 15-16 juillet 1896.

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des petits colis, entre le Pont-d'Ecully et les Trois-Renards (commune de Tassin-la-Demi-Lune), par la route nationale n° 7 de Paris à Antibes.

La présente déclaration d'utilité publiqué sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 11 mai 1896, entre le préfet du Rhône, agissant au nom du département, et la société anonyme du tramway d'Ecully, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux dispositions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la société anonyme du tramway d'Ecully, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramway qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

---

CONVENTION.

L'an 1896 et le 11 du mois de mai,

Entre M. G. Rivaud, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, préfet du département du Rhône, agissant en vertu :

1° De la loi du 10 août 1871 ;

2° De la loi du 11 juin 1881;

3° De la délibération du conseil général du département du Rhône, en date du 21 janvier 1895;

4° De la délibération du conseil général du Rhône, en date du 17 avril 1896,

D'une part;

Et M. Gindre, président du conseil d'administration de la société anonyme du tramway d'Ecully, agissant au nom et pour le compte de ladite société, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 3 mars 1896, dont un extrait est annexé aux présentes,

D'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — Le département du Rhône s'engage à demander dès à présent à l'État la concession de la construction et de l'exploitation d'une ligne de tramway entre le Pont-d'Ecully et le hameau des Trois-Renards (commune de Tassin-la-Demi-Lune), qui empruntera sur tout son parcours la route nationale n° 7. Le parcours des voitures sera prolongé jusqu'à Lyon-Vaise (Pont-Mouton), en empruntant les voies de la ligne de Lyon-Vaise (Pont-Mouton) à Ecully appartenant à la compagnie, de sorte que les transports puissent être assurés directement entre Lyon et les Trois-Renards, et réciproquement, en empruntant la ligne ci-dessus désignée, d'une part, et en organisant le service sur la ligne du Pont-d'Ecully aux Trois-Renards, d'autre part.

Art. 2. — Le département du Rhône s'engage à rétrocéder cette concession du Pont-d'Ecully aux Trois-Renards à la compagnie du tramway d'Ecully, qui, de son côté, s'engage, par la présente convention, à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et à faire l'exploitation, sans subvention ni garantie d'intérêts, comme substituée aux droits et obligations du département, tels qu'ils sont établis dans un cahier des charges dressé conformément au type annexé au décret du 6 août 1881 et joint à la présente convention.

Dans ce cahier des charges, il est dérogé aux types pour les articles suivants : 4, 6, 7, 11, 20, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 38 et 39.

Art. 3. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, la compagnie rétrocessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 10.000 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor avec transfert au profit de ladite Caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 4. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon. Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toutes notifications à lui

adressées seront valables lorsqu'elles seront faites au secrétariat général de la préfecture du Rhône.

Art. 5. — La société rétrocessionnaire s'engage à n'employer que du matériel fixe et roulant de provenance française et à n'utiliser que des agents de nationalité française, sous réserve des autorisations particulières qui pourraient lui être accordées.

Art. 6. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, impression ou autres, auxquels la présente convention et le cahier des charges pourront donner lieu, seront supportés par la compagnie rétrocessionnaire.

Fait à Lyon, les jour, mois et an que dessus.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE PREMIER.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et des petits colis.

La traction aura lieu par moteurs électriques, le courant parvenant aux voitures par l'intermédiaire d'un conducteur aérien.

La ligne sera à voie unique avec garages.

Art. 2. — La ligne se détachera au lieu dit le Pont-d'Ecully de la ligne de Lyon-Vaise (Pont-Mouton) à Ecully et empruntera les voies publiques ci-après désignées : route nationale n° 7 depuis l'origine jusqu'au lieu dit des Trois-Renards (commune de Tassin-la-Demi-Lune) où se trouvera le point terminus.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de deux mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de quatre mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de sept mois à partir du même décret.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des caisses des véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3 mètres, non compris la perche de trolley.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera telle qu'il reste toujours au

moins 50 centimètres entre les saillies de deux voitures qui se croisent.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 169)

[11 juillet 1896]

*Décret approuvant la substitution, à M. Léon Francq, de la « Compagnie des voies ferrées des Alpes françaises » comme concessionnaire du tramway de Moûtiers à Brides-les-Bains (Savoie).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le Conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution, à M. Léon Francq, de la société anonyme dite « Compagnie des voies ferrées des Alpes françaises », comme concessionnaire du tramway de Moûtiers à Brides-les-Bains, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 14 juin 1894.

Art. 2. — Il est interdit à la « Compagnie des voies ferrées des Alpes françaises », sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

---

(*) Voir le type. *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* des 15-16 juillet 1896.

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 170)

[15 novembre 1895]

*Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Permission de voirie. — Retrait. — Détournement de pouvoir.* — (Sieur Tauveron et Cie.)

*Permission de voirie. — Un propriétaire ayant été autorisé à établir une conduite d'eau sous l'un des accotements d'un chemin d'intérêt commun et l'arrêté d'autorisation ne limitant pas la profondeur des tranchées, le préfet peut imposer pour les travaux une profondeur maximum, alors du moins qu'il n'est pas etabli que cette profondeur soit insuffisante pour permettre à ce propriétaire de dériver les eaux jaillissant dans son terrain.*

*Retrait d'autorisation prononcé par le préfet, non pas dans l'intérêt de la viabilité du chemin, mais dans l'intérêt particulier d'une commune. Arrêté préfectoral annulé pour détournement de pouvoir.*

*En ce qui touche les arrêtés du préfet de l'Allier en date des 17 octobre 1888 et 17 janvier 1889 :*

Considérant qu'il résulte des termes mêmes de l'arrêté du 14 mars 1888 que les requérants ont été autorisés à établir sous l'un des accotements du chemin d'intérêt commun n° 32 une conduite d'eau partant du terrain de la Batisse à la borne 2km,700, et aboutissant au regard appartenant aux pétitionnaires à la borne 1km,150; que, si l'arrêté susdaté ne limitait pas la profondeur des tranchées à exécuter, cette profondeur résultait essentiellement du niveau de l'eau à dériver et du profil en long du chemin ; que les requérants n'établissent pas que la profondeur de 1m,50 était insuffisante pour leur permettre, conformément à leur demande en date du 27 janvier 1888, de dériver les eaux du terrain de la Batisse; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à soutenir qu'en fixant, par l'arrêté du 17 octobre 1888, la profondeur maximum des tranchées à 1m,50 et en leur refusant, en l'état, par l'arrêté du 17 janvier 1889, l'autorisation de placer des conduites à une

profondeur de 3m,45, le préfet de l'Allier ait rapporté pour partie l'autorisation qu'il leur avait précédemment accordée;

*En ce qui touche les arrêtés des* 25, 29 *avril et* 5 *mai* 1891 :

Considérant qu'il est établi par les actes mêmes joints au dossier qui ont précédé et amené les décisions attaquées, que le retrait de l'autorisation accordée aux sieurs Tauveron, par l'arrêté du 14 mars 1888, n'a pas été prononcé dans l'intérêt de la viabilité, mais dans l'intérêt particulier de la commune de Gannat; qu'ainsi le préfet a fait usage des pouvoirs qui lui appartiennent dans un but autre que celui en vue duquel ils lui ont été conférés et que par suite ses arrêtés susdatés doivent être annulés pour excès de pouvoir... (Les arrêtés du préfet de l'Allier en date des 25, 29 avril et 5 mai 1891 sont annulés. Le surplus des conclusions des sieurs Tauveron est rejeté.)

---

# (N° 171)

[15 novembre 1895]

*Communes. — Traité pour la distribution des eaux. — Ville de Toulon. — Décidé, par interprétation du traité, que l'entretien des appareils et branchements des services municipaux était à la charge de la compagnie générale des Eaux.* — (Compagnie générale des Eaux contre Ville de Toulon.)

Considérant que, par traité en date du 26 avril 1882, la compagnie générale des Eaux est devenue concessionnaire du service de la distribution des eaux dans la ville et le territoire de Toulon; qu'à ce titre et en échange des avantages résultant pour elle de la concession, la compagnie était tenue de pourvoir à l'entretien des machines, appareils et canalisation, notamment des appareils et branchements des services municipaux, à moins de dispositions contraires stipulées à la convention;

Considérant qu'en dehors de l'article 16 relatif aux bouches sous trottoirs la convention et le cahier des charges ne contiennent aucune disposition mettant à la charge de la ville de Toulon l'entretien des appareils et branchements des services municipaux; qu'il résulte au contraire des dispositions combinées des articles 19, 65, 66 et 72 du cahier des charges que cet entretien incombe à la Compagnie; qu'ainsi c'est avec raison que le

conseil de préfecture du Var a refusé de condamner la ville de Toulon à rembourser à la compagnie les dépenses afférentes à l'entretien des appareils et branchements municipaux... (Rejet.)

---

# (N° 172)

[15 novembre 1895]

*Travaux publics. — Expropriation. — Cession amiable. — Conditions. — Inexécution. — Demande d'indemnité. — Incompétence de l'autorité administrative.* — (Sieur Cousin.)

*La cession d'un terrain ayant été consentie à l'État, à la suite d'expropriation, moyennant un prix déterminé et l'accomplissement de certaines conditions mises à la charge de l'État, la juridiction administrative n'est pas compétente pour connaître d'une demande d'indemnité formée par le propriétaire du terrain, à raison de l'inexécution d'une partie des engagements de l'État.*

Considérant que, par jugement en date du 25 janvier 1882, le tribunal civil d'Épinal a prononcé l'expropriation pour cause d'utilité publique d'un terrain de 4 ares 92 centiares sis sur la commune d'Arches et appartenant au sieur Cousin; que, par une convention en date du 14 juin 1882, intervenue entre l'État représenté par le préfet des Vosges et le sieur Cousin, la cession du terrain susmentionnée a été consentie par le propriétaire moyennant le prix de 1.000 francs et l'accomplissement de certaines conditions mises à la charge de l'État, et ayant notamment pour objet le rétablissement de l'ancien relief du sol;

Considérant que la demande d'indemnité du sieur Cousin était fondée sur l'inexécution d'une partie des engagements de l'État; qu'il appartenait, dès lors, à l'autorité judiciaire seule de connaître d'une constatation portant sur les effets d'une convention intervenue conformément aux dispositions de la loi du 3 mai 1841; que, par suite, c'est à tort que le conseil de préfecture saisi de la réclamation du sieur Cousin ne s'est pas déclaré incompétent et a statué sur les conclusions... (Sont annulés pour incompétence l'arrêté attaqué en date du 29 novembre 1889 et, par voie de conséquence, les arrêtés des 17 avril 1885 et 13 juillet 1888 visés par le précédent, et par lesquels le conseil de préfecture a ordonné une expertise et une tierce-expertise.)

# (N° 173)

[15 novembre 1895]

*Travaux publics. — Chemins de fer. — Convention avec une ville. — Construction de gare. — Prévisions dépassées; responsabilité de la Ville.* — (Ville de Nice contre compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.)

***Bien que non approuvée par le conseil municipal, l'extension des travaux, — lorsqu'elle a été réclamée par le maire, qu'elle a eu pour but de pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution, et que la ville en a profité, — doit entraîner la participation de la Ville à l'augmentation des dépenses ainsi que les frais généraux s'y rapportant.***

***Arrêté définitif sur certains chefs. — Recours. — Délai. — Non-recevabilité d'un recours contre les dispositions définitives de cet arrêté, présenté plus de deux mois après la notification de cet arrêté.***

Vu la requête pour la ville de Nice... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler deux arrêtés en date des 5 juillet 1889 et 28 juin 1890, par lesquels le conseil de préfecture du département des Alpes-Maritimes, après avoir ordonné une expertise à l'effet de vérifier les décomptes présentés par la compagnie des chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée pour la construction de la gare de Riquier et du pont Gambetta, a déterminé la part de la dépense incombant à la Ville; — *Ce faisant, attendu* que, par traité intervenu le 12 mai 1882, la compagnie s'est engagée sur la demande de la Ville à construire une gare dans le quartier de Riquier; que la dépense, évaluée approximativement à la somme de 200.000 francs, devait être supportée pour les quatre cinquièmes par la Ville et pour un cinquième par la compagnie; que, postérieurement, les dimensions primitivement adoptées ayant été augmentées d'un commun accord, l'ingénieur de la compagnie, après avoir procédé aux études, fit connaître que les changements opérés porteraient la dépense à 214.760 francs; que cette évaluation, à la différence de la première, avait un caractère forfaitaire qui a déterminé le maire à l'accepter au nom de la Ville; qu'il en est de même du traité relatif à la reconstruction du pont au-dessus de l'avenue Gambetta dont la dépense évaluée

à 160.000 francs devait être supportée pour les trois quarts par la Ville qui a voté à cet effet une somme de 120.000 francs ; que, par suite, la Ville ne saurait être tenue de contribuer aux dépenses engagées par la compagnie au-delà des sommes susmentionnées et notamment de supporter une part des frais généraux calculés à raison de 10 0/0 sur le montant des deux entreprises; que tout au moins ces frais ne peuvent être alloués à la compagnie pour les travaux exécutés à la gare de Riquier en dehors des prévisions soumises à la Ville; qu'en tout cas le taux de 10 0/0 est exagéré et doit être réduit à 5 0/0, conformément aux usages du département; décharger la Ville des condamnations prononcées contre elle, et condamner la compagnie en tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise ; subsidiairement, ordonner un complément d'expertise à l'effet de déterminer les augmentations apportées par la compagnie aux devis primitifs sans autorisation, en évaluer l'importance et décharger la Ville du montant de ces augmentations ; plus subsidiairement, dire que la Ville ne sera tenue de payer aucuns frais généraux pour les augmentations apportées sans autorisation aux devis de la gare ; dire en tout cas que ces frais généraux seront calculés au taux de 5 0/0 seulement;

Sur les conclusions *de la Ville tendant à l'annulation de l'arrêté du 5 juillet* 1889 :

Considérant que l'arrêté du 5 juillet 1889, qui a ordonné une expertise à l'effet de vérifier les décomptes présentés par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, a décidé, d'une part, que les conventions passées entre la compagnie et la ville de Nice, pour la construction d'une gare à Riquier et du pont sur le boulevard Gambetta n'ont pas les caractères d'un marché à forfait et, d'autre part, que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ne doit aucune indemnité à la Ville pour prétendus retards dans l'achèvement du pont Gambetta; que, dans cette partie de son dispositif, l'arrêté susdaté a statué définitivement au fond sur ces deux chefs ; que, par suite, la Ville requérante ne pouvait l'attaquer que dans les délais impartis par la loi du 22 juillet 1889;

Considérant que l'arrêté a été notifié à la Ville le 12 août 1889; que, dès lors, la requête enregistrée au secrétariat du conseil d'État le 20 septembre 1890 doit être rejetée comme tardive en tant qu'elle est dirigée contre les dispositions définitives susmentionnées de l'arrêté du 5 juillet 1889 ;

*Sur les conclusions de la Ville tendant à faire mettre à la charge de la compagnie toute la dépense des travaux supplémentaires :*

Considérant, d'une part, qu'en admettant que le conseil municipal n'ait pas donné son adhésion à l'extension des travaux, il résulte de l'instruction qu'elle a été réclamée par le maire, et que les travaux dont il s'agit ont eu pour but de pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution; qu'ils ont été bien exécutés et que la Ville en a profité; que, par suite, la requérante n'est pas fondée à prétendre que les dépenses auxquelles ces travaux ont donné lieu doivent rester à la charge de la compagnie;

Considérant, d'autre part, en ce qui touche le paiement des frais généraux, dont la Ville prétend qu'elle ne doit pas le remboursement à la compagnie, pour la partie des travaux exécutés à la gare de Riquier qui ont excédé les prévisions primitives, que de ce qui précède il résulte que la Ville est tenue de contribuer sans distinction à la dépense de tous les travaux exécutés; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture l'a condamnée à rembourser à la Compagnie sa part contributive des frais généraux;

*En ce qui touche les frais d'expertise :*

Considérant que c'est à bon droit que le conseil de préfecture les a mis à la charge de la Ville qui succombe dans sa prétention;

*Sur les intérêts des intérêts :*

(La requête de la ville de Nice est rejetée. Les intérêts alloués à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée par l'arrêté du 28 juin 1890 seront capitalisés aux dates des 26 mars 1891 et 23 juillet 1892 pour porter eux-mêmes intérêts. La ville de Nice est condamnée aux dépens.)

---

# (N° 174)

[15 novembre 1895]

*Travaux publics. — Dommages causés à des moulins par le fonctionnement de prises d'eau pratiquées sur une rivière pour l'alimentation du canal de Bourgogne. — Renvoi à une expertise pour l'appréciation de l'indemnité due. —* (Ministre des travaux publics contre sieur Lemaire) (Expertise.)

Considérant que le ministre des travaux publics ne conteste pas droit à indemnité du sieur Lemaire à raison du dommage causé

à ses moulins par le fonctionnement des prises d'eau de Saint-Martin et d'Ancy-le-Franc pratiquées sur l'Armançon pour l'alimentation du canal de Bourgogne, mais qu'il soutient que les indemnités allouées par l'arrêté attaqué sont exagérées; que le sieur Lemaire prétend, au contraire, que le conseil de préfecture a fait une exacte évaluation du dommage qu'il a subi;

Considérant que l'instruction ne fournit pas d'éléments d'appréciation suffisants... (Avant faire droit il sera procédé à une expertise contradictoire par un expert désigné par les parties, ou faute par elles de s'entendre pour la désignation d'un expert unique, par trois experts nommés, l'un par le ministre des travaux publics, l'autre par le sieur Lemaire et le troisième par le président de la section du contentieux du Conseil d'État. Le ou les experts auront à constater la dépréciation causée aux moulins du sieur Lemaire par le fonctionnement des prises d'eau de Saint-Martin et d'Ancy-le-Franc. A défaut par une partie de désigner son expert dans le délai d'un mois, à dater de la notification de la présente décision, la nomination en sera faite par le président de la section du contentieux. Le ou les experts prêteront serment entre les mains du vice-président du conseil de préfecture de l'Yonne. Ils déposeront leur rapport au secrétariat du contentieux du Conseil d'État. Les dépens sont réservés.)

---

# (N° 175)

[15 novembre 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Demande d'indemnité. — Tierce-expertise ordonnée par le conseil de préfecture postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889. — Arrêté annulé. — Nouvelle expertise.* — (Sieur Cousin.)

*En présence du désaccord des experts, le conseil de préfecture ne pouvait pas, postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, ordonner une tierce-expertise. — En conséquence, s'il a prescrit une semblable mesure d'instruction, son arrêté doit être annulé et les parties doivent être renvoyées devant lui pour qu'il soit statué à nouveau sur leur demande, après qu'il aura été procédé à une nouvelle expertise suivant les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889.*

Considérant qu'à la suite de la réclamation du sieur Cousin

tendant à obtenir une indemnité en raison des dommages causés à sa maison par les infiltrations provenant du canal de l'Est, le conseil de préfecture a, par son arrêté du 2 décembre 1887, ordonné une expertise contradictoire à l'effet de rechercher les causes et le montant des dommages éprouvés; que, l'expert du requérant et celui de l'administration n'ayant pu se mettre d'accord sur le chiffre de l'indemnité à allouer, le conseil de préfecture a, par un arrêté du 29 novembre 1889, ordonné une tierce-expertise conformément aux dispositions de l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807;

Mais, considérant que, à cette date, la loi du 22 juillet 1889 était en vigueur et qu'elle ne permettait pas qu'il fût procédé à une tierce-expertise; qu'ainsi l'arrêté susvisé du 28 novembre 1890 a été rendu à la suite d'une procédure irrégulière; qu'il y a lieu d'en prononcer l'annulation et de renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour y être statué, après instruction régulière, sur la réclamation du sieur Cousin... (Arrêtés annulés. Les parties sont renvoyées devant le conseil de préfecture du département des Vosges pour être statué sur la réclamation du sieur Cousin, après une expertise dans les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889. Les dépens du présent pourvoi seront supportés par l'État.)

---

# (N° 176)

[22 novembre 1895]

*Communes. — Chemins vicinaux ordinaires.* — (Princesse de Ligne.)

*Enquête. — Les enquêtes qui doivent précéder l'ouverture des chemins vicinaux ordinaires ne doivent pas être faites à peine de nullité dans les communes circonvoisines.*

*— Propriété close. — La délibération par laquelle la commission départementale se borne à autoriser l'ouverture et à approuver les plans d'un chemin vicinal ordinaire, sans ordonner aucun acte d'exécution à l'égard d'une propriété entourée de murs, qu'il doit traverser, et en réservant au contraire la question d'expropriation préalable, n'est pas entachée d'excès de pouvoir* (*).

(*) Voy. 16 mai 1884: Pureau, arrêt du Conseil d'État, p. 381 et la note.

— *Lieu public à desservir. — Un chemin qui a pour objet de rejoindre un chemin déjà classé d'une commune voisine ne peut être considéré comme ne conduisant à aucun lieu public.*

Considérant que, pour prétendre que la délibération attaquée est entachée d'excès de pouvoir, la requérante se fonde sur ce que le chemin classé ne conduirait à aucun lieu public et n'aurait pas, dès lors, le caractère d'un chemin vicinal et sur ce que, ce chemin pénétrant dans une propriété close de murs, le classement ne pouvait être effectué que par un décret;

Mais considérant, d'une part, qu'il résulte de l'instruction que le chemin classé par la délibération attaquée rejoint un chemin classé depuis 1847 au nombre des chemins vicinaux ordinaires de la commune de Broye; qu'ainsi le premier moyen manque en fait;

Considérant, d'autre part, que, par la délibération attaquée, la commission départementale s'est bornée à autoriser l'ouverture du chemin dont s'agit et à approuver les plans sans ordonner aucun acte d'exécution à l'égard de la propriété de la requérante; que, au contraire, elle a expressément déclaré qu'elle ne statuait que dans la limite de ses attributions et sous réserve de l'accomplissement des formalités légales pour arriver à l'expropriation; qu'en réservant ainsi au gouvernement les droits qui lui sont attribués par la loi du 8 juin 1864 (art. 2), la commission départementale est restée dans la limite de ses pouvoirs;

*Sur le moyen tiré de l'irrégularité de l'enquête :*

Considérant que les enquêtes auxquelles donne lieu l'ouverture des chemins vicinaux ordinaires doivent être faites conformément à l'ordonnance du 23 août 1835; qu'aucune disposition législative ou réglementaire n'oblige à faire procéder à une enquête dans les communes circonvoisines; que de tout ce qui précède il résulte qu'il y a lieu de rejeter la requête... (Rejet.)

---

# (N° 177)

[22 novembre 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Peyrot.)

*Art. 29. — Substitution d'une carrière plus éloignée à celle prévue au devis et déclarée insuffisante ; pierre plus dure ; aggravation de charges pour l'entrepreneur. Indemnité allouée.*

*Art. 32. — Dépassement de plus d'un tiers des quantités portées au détail estimatif pour une nature d'ouvrage. — Prix du bordereau non rémunérateur; indemnité allouée; prix rémunérateur; rejet.*

*L'article 32 est inapplicable dans le cas où l'emploi prévu des matériaux trouvés dans les déblais a eu pour effet de réduire le cube des maçonneries en matériaux de carrière : il n'y a eu que substitution prévue de matériaux.*

*Diminution du cube des déblais onéreux : pas de préjudice ; refus d'indemnité.*

*Déblais. — Prix forfaitaire. — En présence de la clause forfaitaire du cahier des charges portant que le prix de chacune des catégories de déblais est fixé à forfait, quelles que soient la nature et la consistance des terrains rencontrés, il ne saurait être alloué d'indemnité à raison de la rencontre de bancs de rocher.*

*— Déblais supplémentaires exécutés pour modifier l'inclinaison du talus après achèvement de travaux; — application du prix moyen du bordereau, suffisamment rémunérateur.*

*— Déblais prétendus imprévus. — Rejet : il appartient aux ingénieurs de déterminer la profondeur des fouilles de fondation des ouvrages d'art.*

*— Sujétions imprévues résultant de la rencontre de gros blocs enchâssés dans l'argile : indemnité allouée.*

*— Déblais d'emprunt destinés à remplacer le cube des matériaux extraits des tranchées et employés par l'entrepreneur dans la construction, au même prix que si ces matériaux avaient été achetés; non-lieu à l'allocation du prix de ces déblais que l'entrepreneur aurait dû employer en remblais.*

*— Reprise des déblais par suite du mode de transport adopté par l'entrepreneur ; mode de transport laissé à son choix ; pas d'indemnité.*

*Dommages causés à l'entreprise par suite du retard apporté à l'exécution d'une tranchée : indemnité allouée.*

*Expertise prétendue irrégulière; rejet; il n'est justifié d'aucun vice de forme de nature à faire rejeter du débat dans son ensemble le rapport des experts.*

*Force majeure. — Crue de la rivière ayant emporté un appontement supportant une voie ferrée servant à l'extraction du gravier : aucune faute à reprocher à l'entrepreneur : réparation du préjudice à la charge de l'État.*

*Intérêts. — Demande formée sur papier libre reproduite ultérieurement sur papier timbré. Régularité.*

*Prix nouveau établi pour matériaux provenant d'une car-*

*rière non prévue au marché, et imposée à l'entrepreneur en cours d'exécution.*

*— Fers de formes spéciales en dehors de l'album type.*

*Réclamation. — Procédure. — Conseil d'État. — Recours sommaire tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, complété par un mémoire ampliatif développant les moyens à l'appui. Recevabilité.*

*— Acceptation du décompte de fin d'année comprenant l'essartage d'une surface déterminée de terrain. — Cette acceptation n'entraîne pas forclusion du droit pour l'entrepreneur de réclamer le paiement de l'essartage sur une surface plus grande.*

*Transports. — Prix du transport de matériaux compris dans celui de la maçonnerie.*

I. *Sur la fin de non-recevoir opposée au recours du ministre contre l'arrêté du 13 mars 1891 et tirée de ce que le recours sommaire ne contiendrait ni des conclusions précises, ni l'exposé des faits et moyens dont le ministre entendait se servir :*

Considérant que le ministre a conclu dans son recours sommaire à l'annulation de l'arrêté précité et qu'il a produit ultérieurement un mémoire ampliatif développant les moyens à l'appui de son recours; qu'il a été ainsi satisfait aux prescriptions de l'article 1er du décret du 22 juillet 1806;

II. *Sur les conclusions du ministre tendant à l'annulation des deux arrêtés des 13 mars 1891 et 19 février 1892 à raison de l'irrégularité de l'expertise sur le vu de laquelle ces décisions ont été rendues :*

Considérant que le recours du ministre contre l'arrêté du 16 mars 1888, révoquant les experts primitivement désignés et ordonnant une expertise nouvelle, a été rejeté par décision en date de ce jour ; qu'il n'y a lieu, dès lors, d'examiner que les griefs relatifs à la manière dont les opérations de la nouvelle expertise ont été conduites ;

Considérant que, si le ministre a formulé, en ce qui concerne la façon de procéder des nouveaux experts, des critiques dont la valeur devra être appréciée à l'occasion des divers chefs de réclamations remis en discussion devant le Conseil d'État, il n'est justifié d'aucun vice dans la conduite même des opérations d'expertise de nature à faire rejeter des débats dans son ensemble le rapport des experts;

Au fond :

III. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression des*

*indemnités de* 37.180 *fr.* 07 *et de* 4.407 *fr.* 21 *allouées au sieur Peyrot pour rocher non prévu et sur les conclusions du recours incident tendant à faire porter ces indemnités à* 37.555 *fr.* 63 *et* 4.451 *fr.* 73:

Considérant que l'article 98 du cahier des charges divise la ligne à construire en trois parties auxquelles correspondent trois catégories de déblais de toutes natures et dispose que le prix de chacune de ces catégories de déblais de toutes natures est fixé à forfait; que le même article, après avoir indiqué « que les puits de sondage des tranchées n'ont été exécutés que dans les parties en terre, mais qu'en évaluant le prix des déblais on a supposé que les couches en contre-bas se composent d'une roche excessivement dure présentant les plus grandes difficultés d'extraction », ajoute qu'il est d'ailleurs fortement stipulé que l'expression : déblais de toute nature, comprend la fouille et l'extraction de tous les terrains qui pourront être rencontrés depuis la roche la plus dure et la plus compacte jusqu'à la terre végétale et quelle que soit la proportion dans laquelle les diverses natures de terrains seront combinées ; que l'entrepreneur devra rendre compte très exactement avant l'adjudication des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées parce qu'après l'adjudication les prix ne pourront être modifiés sous aucun prétexte;

Considérant qu'en présence des dispositions de cet article c'est à tort qu'il a été alloué au sieur Peyrot des indemnités à raison de la rencontre de quelques bancs de rocher dans les parties des tranchées situées d'une façon générale au-dessus du niveau inférieur des puits de sondage; qu'en effet l'aléa de cette rencontre rentrait parmi ceux que comportait le marché, lequel ne garantissait en aucune façon à l'entrepreneur qu'il trouverait des déblais exclusivement terreux dans les parties supérieures des tranchées; qu'il y a lieu, en conséquence, faisant droit au recours du ministre, de retrancher les sommes de 37.180 fr. 07 et de 4.407 fr. 21 allouées de ce chef par le conseil de préfecture et de rejeter les conclusions du recours incident;

IV. *Sur les conclusions du ministre et sur celles du recours incident en ce qui concerne les modifications apportées à l'inclinaison des talus dans la terre* (§ 1er), *dans la terre et le rocher* (§ 2), *déblais de la deuxième catégorie:*

Considérant, d'une part, que, si les ingénieurs ont prescrit, après l'achèvement des talus dans la terre et leur règlement à 45°, d'adoucir ces talus en les dressant à 3 de base pour 2 de hauteur, les déblais supplémentaires que l'entrepreneur a dû extraire pour se conformer à cet ordre lui ont été payés au prix moyen

fixé par le bordereau pour déblais de terre et de roc, et qu'il résulte de l'instruction que ce prix rémunérait d'une manière suffisante le travail exécuté avec les sujétions qu'il comportait; qu'il y a donc lieu de supprimer le supplément de prix de 2.265 fr. 44 alloué à tort par le conseil de préfecture.

Considérant, d'autre part, qu'il résulte de l'expertise que les modifications apportées au projet par l'administration en ce qui concerne l'inclinaison des talus dans la partie de tranchée comprise entre les points 2km,8 et 2km,9, 3km,4, 4 et 3km,5 ont eu pour effet de diminuer, par rapport aux prévisions, le cube des déblais de roc de 3.370 mètres cubes et le cube des déblais de terre de 3.017 mètres cubes; qu'il est établi par l'instruction que l'extraction de cette masse de déblais au prix moyen du bordereau aurait causé une perte à l'entrepreneur; qu'ainsi le changement apporté à l'inclinaison des talus n'est pas de nature à ouvrir droit à une indemnité au profit de ce dernier; qu'il y a lieu en conséquence de réformer l'arrêté attaqué en tant qu'il a alloué une somme de 5.004 fr. 04 au sieur Peyrot de ce chef et de rejeter les conclusions du recours incident ;

V. *Sur les conclusions du recours incident tendant à l'allocation d'un supplément de prix pour des déblais prétendus imprévus de fouille de fondations des ouvrages d'art:*

Considérant, d'une part, que le sieur Peyrot n'établit pas qu'il ait eu à exécuter des ouvrages d'art imprévus au projet; que, d'autre part, le marché ne fixait pas la profondeur des fouilles de fondations des ouvrages prévus, qu'il appartenait aux ingénieurs de la déterminer dans chaque cas suivant la nature des terrains rencontrés et qu'il résulte des dispositions combinées des articles 97 et 98 du cahier des charges que les prix moyens des déblais devaient s'appliquer aux fouilles de fondations des ouvrages d'art mesurées, d'après les profils levés avant et après l'exécution, par différences, quelles que fussent les proportions respectives des diverses natures de terrain rencontrées; que, dans ces conditions, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer des prix supérieurs pour une partie de ces fouilles;

VI. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de* 39.294 *fr.* 61, *allouée pour les déblais de la tranchée de Galessie et sur les conclusions de l'entrepreneur tendant à faire porter cette indemnité à* 39.691 *fr.* 53:

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment de l'expertise, que l'exécution des déblais sur lesquels porte la contestation a présenté des difficultés exceptionnelles résultant de la

rencontre de gros blocs de rocher indépendants les uns des autres, enchâssés dans de l'argile, et de la nécessité de prévenir les dangers que présentait tant pour les travaux que pour le village de Galessie le glissement des terrains ainsi composés; que l'administration a reconnu elle-même l'imprévision de ces difficultés qui l'ont amenée à changer complètement les dispositions du projet primitif; que, dans ces circonstances, l'entrepreneur était fondé à réclamer le remboursement des dépenses supplémentaires que ces difficultés lui ont occasionnées;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que les experts et le conseil de préfecture ont fait une évaluation exagérée de l'indemnité due au sieur Peyrot en lui allouant, par une application erronée de la série des prix de la ville de Paris, une plus-value d'une fois et demie le prix fixé par eux pour les déblais ordinaires de roches; qu'en effet ladite série ne prévoit une plus-value d'une fois et demie le prix normal de fouille que pour les déblais de terre et pour un ensemble de sujétions qui ne se sont pas toutes rencontrées dans l'espèce et n'applique jamais pour les déblais de roc une plus-value supérieure à la moitié du prix normal d'extraction;

Considérant qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances dans lesquelles les déblais sur lesquels porte la contestation ont été extraits en condamnant l'État à payer au sieur Peyrot une indemnité de 19.691 fr. 51 en sus du prix moyen de ces déblais déjà porté au décompte en vertu de la présente décision; qu'il y a lieu, par suite, de réduire de 20.000 francs la plus-value allouée par le conseil de préfecture et de rejeter le surplus des conclusions du ministre ainsi que celles du recours incident;

VII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de 28.365 fr. 78 accordée à raison des conditions dans lesquelles ont été exécutés une partie des déblais de la tranchée de la Verrerie et sur les conclusions du recours incident tendant à l'allocation d'une indemnité distincte de 17.820 francs pour retard incombant à l'administration dans l'exécution des travaux de l'entreprise.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite des difficultés exceptionnelles et imprévues rencontrées dans la tranchée de Galessie par laquelle devaient passer la plus grande partie des déblais de la tranchée de la Verrerie, les travaux de cette dernière tranchée ont été arrêtés pendant environ six mois; que cet arrêt a été dommageable pour l'entrepreneur qui a dû abandonner ses chantiers pour les réorganiser ensuite et que la durée de

l'entreprise s'est trouvée augmentée ; qu'une indemnité est due au sieur Peyrot pour ces causes de préjudice et qu'il en sera fait une exacte évaluation en la fixant à 6.000 francs.

Mais considérant que c'est à tort que les experts et le conseil de préfecture ont retenu comme élément de préjudice donnant droit à l'allocation d'une indemnité une prétendue accélération anormale qui aurait été imprimée aux travaux de la tranchée de la Verrerie par une série d'ordres de service postérieurs à l'achèvement du passage dans la tranchée de Galessie; qu'en effet il n'est en aucune façon établi que les ordres invoqués aient prescrit l'emploi d'un nombre d'ouvriers supérieur à celui qui pouvait être utilement occupé; qu'il est constant, d'autre part, que le sieur Peyrot a mis quinze mois à extraire les 26.889 mètres cubes restant à déblayer dans la tranchée de la Verrerie et dans celle de Galessie après la reprise du travail, alors qu'il était stipulé par le marché que l'entrepreneur devait être en mesure de terminer dans un délai de dix-huit mois tous les travaux de son lot; que, dans ces circonstances, le ministre est fondé à soutenir que les ordres des ingénieurs ont été donnés dans les limites des conditions du devis ;

Considérant enfin qu'il résulte de l'instruction que la seule modification des projets ayant eu une influence sur la durée de l'entreprise est celle qui concerne la tranchée de Galessie;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède qu'il n'y a lieu d'allouer au sieur Peyrot que la somme de 6.000 francs pour les raisons ci-dessus énoncées et que la somme de 28.365 fr. 78 allouée par le conseil de préfecture doit par suite être réduite de 22.365 fr. 78 ;

VIII. *Sur les conclusions du ministre en ce qui touche les déblais d'emprunt:*

Considérant que, d'après les dispositions du projet, tous les déblais devaient être employés aux remblais; qu'il résulte de l'instruction qu'un certain cube de moellons et de pierres cassées provenant des tranchées a été employé à des ouvrages auxquels ces matériaux étaient propres et que ces ouvrages ont été payés aux mêmes prix que les travaux avec des matériaux de carrières; que la tolérance dont l'administration a usé à l'égard de l'entrepreneur, en ne l'obligeant pas à s'approvisionner de moellons et de pierres cassées en dehors des tranchées, ne peut avoir pour conséquence d'augmenter la dépense du travail, ce qui se produirait si l'État devait payer les matériaux destinés à remplacer pour la confection des remblais ceux qui ont été distraits par l'entre-

preneur, dans son intérêt exclusif, de leur destination primitive ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il a été employé des volumes de déblais de tranchées s'élevant à 27.716 mètres cubes pour fourniture de pierres cassées, 2.564 mètres cubes pour fourniture de moellons d'enrochements, 1.346 mètres cubes, 1.707 mètres cubes pour maçonneries payées comme maçonneries de moellons de carrières et 4.167 mètres cubes pour la maçonnerie du pont de Mondiès ; que le ministre est par suite fondé à soutenir qu'un cube égal de déblais d'emprunt doit être déduit du décompte tel qu'il a été arrêté par le conseil de préfecture.

Considérant que l'arrêté attaqué a compté ces déblais au prix de 1 fr. 50; qu'il y a donc lieu de retrancher du montant des condamnations prononcées contre l'État au profit du sieur Peyrot la somme de 55.687 fr. 50, rabais de 1 0/0 déduit;...

..... IX. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de la plus-value de* 7.652 *fr.* 80 *allouée pour reprise des déblais et sur celles du sieur Peyrot tendant à l'augmentation de cette plus-value :*

Considérant, d'une part, qu'il n'y a lieu de retrancher, comme le demande l'État, la somme de 4.395 fr. 60 représentant le prix de la reprise des 9.868 mètres cubes de terre végétale mise en dépôt pour être ultérieurement employée au revêtement des remblais, cette reprise devant être payée à part, d'après les dispositions du marché et le ministre ne justifiant pas que les terres mises en dépôt n'aient pas reçu l'emploi prévu par le cahier des charges;

Considérant, d'autre part, que le surplus des reprises allouées par le conseil de préfecture et celles dont le sieur Peyrot réclame le paiement dans son recours incident concernent des déblais employés en remblais pour la déviation des chemins; qu'il n'est pas contesté que ces terrassements étaient compris dans ceux qui ont fait l'objet de l'avant-métré et que l'article 99 du devis dispose que les distances et le mode de transport prévus à l'avant-métré resteront la base du décompte définitif, l'entrepreneur restant libre d'exécuter ses transports suivant le mode qui lui conviendra; que, dès lors, la circonstance que le sieur Peyrot, au lieu de transporter les déblais dont s'agit en wagon jusqu'au lieu d'emploi, les aurait déchargés pour les reprendre et les transporter ensuite en brouette ou au tombereau n'est pas de nature à justifier l'allocation d'un supplément de prix pour reprise de ces déblais ; qu'il y a lieu, en conséquence, de retrancher la somme de 3.257 fr. 10 allouée à tort de ce chef et de rejeter les conclusions du recours incident;

X. *Sur les conclusions du ministre et sur celles du recours incident, en ce qui concerne les transports.....*

Que le ministre est également fondé à soutenir que l'État ne doit pas le prix du transport aux remblais : 1° de 1.705 mètres cubes de déblais mis en dépôt en exécution de l'ordre n° 622; 2° de 22.679 mètres cubes de déblais représentant le volume des matériaux employés aux maçonneries en moellons de tranchées, qu'en effet le prix n° 12 payé pour moellons mis en dépôt rémunère, d'après les termes mêmes du bordereau, le transport au lieu de dépôt et que l'article 102 du devis stipule que le prix des maçonneries avec moellons des tranchées comprend le transport à pied-d'œuvre des matériaux;

Considérant en définitive que l'entrepreneur a droit à la somme de 365.433 fr. 34 pour transports, que le décompte ne porte que la somme de 359.913 fr. 51, qu'il doit donc être alloué un supplément de prix de 5.519 fr. 83; qu'il y a lieu de ramener à ce chiffre c'est-à-dire de réduire de 56.336 fr. 61 la plus-value de 61.856 fr. 44 accordée par l'arrêté attaqué, de rejeter le surplus des conclusions du ministre et les conclusions du recours incident;

..... XI. *Sur les conclusions du ministre en ce qui concerne l'essartage :*

Considérant que l'acceptation du décompte de fin d'année 1884, lequel comptait en travaux terminés une surface d'essartage de 5.630 mètres carrés sur des points déterminés, n'a pas eu pour effet de forclore l'entrepreneur du droit de réclamer le prix de l'essartage qu'il prétend avoir effectué sur d'autres points;

Considérant qu'il résulte de l'expertise que la surface essartée a été de 91.130$^{m2}$,73; que l'essartage était obligatoire pour l'entrepreneur aux termes de l'article 56 du devis et devait être payé au prix n° 13 du bordereau; que, dès lors, c'est à bon droit que l'arrêté attaqué a alloué ce prix au sieur Peyrot pour toute la surface effectivement essartée.

XII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression de l'indemnité de 1.172 fr. 40, allouée par application de l'article 32 des clauses et conditions générales pour les chaussées d'empierrement et sur les conclusions du recours incident tendant à faire porter cette indemnité à 4.348 fr. 09 :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les quantités prévues au devis estimatif pour les chaussées d'empierrement ont été dépassées de plus d'un tiers et que les prix du bordereau n'étaient pas rémunérateurs; que le sieur Peyrot avait donc droit à une indemnité en vertu de l'article précité des clauses et des

conditions générales; que ni le ministre ni l'entrepreneur ne justifient que le conseil de préfecture ait fait une inexacte évaluation de cette indemnité; qu'il y a donc lieu de maintenir son arrêté sur ce point.

XIII. *Sur les conclusions du ministre relatives aux indemnités allouées par application des articles* 29 *et* 32 *des clauses et conditions générales pour les maçonneries de moellons bruts* (13e *chef*) :

En ce qui concerne l'indemnité de 5.678 francs accordée sous le § 6 de ce chef, à raison de l'exécution de 3.548m,750 de maçonneries de moellons bruts des tranchées avec mortier et parements épincés pour perrés de 0m,33 ;

Considérant, d'une part, qu'aucune quantité de ces maçonneries n'avait été prévue au devis estimatif; que, d'autre part, l'article 102 du marché disposait expressément qu'il pourrait être fait emploi des matériaux des déblais au cas où on en trouverait de propres à la confection des ouvrages et que le bordereau contient des prix distincts pour les maçonneries suivant la provenance des matériaux ;

Considérant qu'il n'y a pas eu dans l'espèce changement dans la nature du travail, mais une simple substitution de matériaux que l'entrepreneur pouvait prévoir; que, par toutes ces raisons, l'article 32 des clauses et conditions générales était inapplicable ; qu'il y a lieu, en conséquence, de retrancher la somme de 5.678 francs accordée par une application erronée de cet article ;

..... *En ce qui concerne les indemnités de* 6.009 *fr.* 21, 11.786 *fr.* 10 *et* 19.231 *fr.* 78 *allouées par le conseil de préfecture sous les* §§ 1 *et* 2, 4 *et* 8, *par application de l'article* 42 *des clauses et conditions générales :*

Considérant que l'administration reconnaît que les quantités prévues au devis estimatif, en ce qui concerne les maçonneries de moellons bruts posés à sec et surépaisseurs des perrés, les maçonneries de moellons bruts posés à sec avec parements épincés pour perrés de 0m,33 d'épaisseur et les maçonneries de moellons bruts avec mortier, ont été dépassées de plus d'un tiers; mais qu'elle soutient que le sieur Peyrot n'a subi aucun préjudice par suite de l'exécution des quantités excédant celles qui avaient été prévues ;

Considérant qu'il résulte au contraire de l'instruction et notamment de l'expertise, que le sieur Peyrot a subi une perte sur chaque nature d'ouvrages, qu'il lui est donc dû des indemnités par application de l'article 32 précité ;

Considérant, en ce qui touche le montant de ces indemnités,

qu'il y a lieu, conformément aux conclusions du ministre, de rectifier deux erreurs commises par les experts dans leurs calculs sous les §§ 1 et 2 et de réduire en conséquence de 2.193 fr. 35 la première des indemnités ci-dessus mentionnées; qu'il résulte, d'autre part, de l'instruction que l'indemnité allouée sous le § 8 pour la maçonnerie de moellons bruts à mortier avec moellons des tranchées est exagérée et doit être réduite de 15.517 fr. 66; qu'enfin les autres demandes de réduction ne sont pas justifiées et doivent être rejetées;

XIV. *Sur les conclusions du ministre et sur celles du recours incident en ce qui concerne les indemnités allouées par application de l'article* 32 *des clauses et conditions générales pour les diverses espèces de maçonneries en moellons têtués :*

Considérant que le ministre ne conteste pas que l'article 32 soit applicable et se borne à soutenir que l'exécution des maçonneries dont il s'agit aux prix du bordereau n'a fait subir aucune perte au sieur Peyrot;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les prix fixés au bordereau pour les maçonneries en moellons têtués ne couvraient pas l'entrepreneur de ses dépenses, que des indemnités lui sont donc dues;

Mais considérant qu'il est établi par les pièces versées au dossier que les sommes allouées par le conseil de préfecture ont été calculées d'après des prix de revient manifestement erronés, qu'elles sont exagérées et qu'il sera fait une juste appréciation des faits de la cause en ramenant de 42.686 fr. 90 à 15.000 francs, c'est-à-dire en réduisant de 27.686 fr. 60 le total des indemnités dues par l'État;... qu'il y a lieu d'accueillir dans cette mesure les conclusions du ministre et de rejeter celles du recours incident;

..... XV. *Sur les conclusions du ministre tendant à la réduction, au chiffre de* 28.750 *fr.* 54, *de l'indemnité de* 55.342 *fr.* 27 *allouée pour* 912$^{m3}$,05 *de maçonneries en moellons roses de Calvignac portées au décompte comme maçonneries en moellons smillés au prix n°* 86, *et sur les conclusions du recours incident tendant à faire porter cette indemnité à* 74.813 *fr.* 59 :

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'un prix nouveau devait être composé pour la maçonnerie sur laquelle porte le litige, les carrières de Calvignac imposées à l'entrepreneur n'ayant pas été prévues au marché;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que le prix proposé par les experts et admis par le conseil de préfecture est exagéré;... qu'il sera fait une exacte appréciation des circonstances

de l'affaire en ramenant à 40.000 francs, c'est-à-dire en réduisant de 15.342 fr. 27 l'indemnité allouée en sus de la somme portée au décompte;

..... XVI. *Sur les conclusions du ministre en ce qui concerne les plus-values de 13.494 fr. 90 et 13.789 fr. 68 allouées pour les maçonneries en pierre de taille de granit et pour les parements vus de ces maçonneries :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite de l'insuffisance des carrières d'Esquiers désignées par le devis, le sieur Peyrot a dû extraire le granit des carrières de Parlan plus éloignées du lieu d'emploi et donnant une pierre plus dure, que ce chargement aggravant les charges prévues par l'entreprise l'autorisait à réclamer, par application de l'article 29 des clauses et conditions générales un prix nouveau tant pour les maçonneries que pour les parements vus;

Mais considérant qu'il est justifié par l'État que les évaluations des experts sont exagérées; .. qu'il y a lieu en conséquence de réduire de 3.420 fr. 90 et de 7.156 fr. 72 les indemnités allouées;

..... XVII. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression des indemnités de 8.746 fr. 23 et de 1.537 fr. 99 allouées en vertu de l'article 32 des clauses et conditions générales pour les quantités excédant les prévisions du devis en ce qui concerne les bois de sapin en premier et deuxième emploi pour ouvrages provisoires :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, eu égard aux prix payés par le sieur Peyrot pour les bois de sapin destinés aux ouvrages provisoires et rendus à pied-d'œuvre, l'exécution des quantités supplémentaires de charpentes en premier et deuxième emploi aux prix du bordereau ne lui a causé aucune perte, qu'aucune indemnité ne lui est donc due et qu'il y a lieu de faire droit aux conclusions du ministre ;

XVIII. *Sur les conclusions de l'État tendant à faire réduire à 61 fr. 98 l'indemnité de 1.175 fr. 18 allouée pour les fers des planchers :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport des experts, qu'une partie des fers employés présente des formes spéciales et ne rentre pas dans la 1re ou la 3e catégorie de l'album de Commentry, les seules indiquées au bordereau; qu'un prix nouveau devait être composé et qu'en le fixant à 0 fr. 672 par kilogramme les experts et le conseil de préfecture en ont fait une exacte évaluation;

Mais, considérant que le sieur Peyrot reconnaît que la quantité qui doit être affectée par la plus-value représentant la différence

entre ce prix nouveau et le prix payé (0 fr. 297) est de 2.700 kilogrammes au lieu de 2.969 kilogrammes comptés à tort, qu'il y a lieu en conséquence de réduire de 98 fr. 01 l'indemnité allouée;

XIX. *Sur les conclusions du ministre tendant à la suppression et subsidiairement à la réduction de l'indemnité allouée pour les dommages causés à l'entrepreneur par une crue du Lot :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que, le 22 décembre 1882, des bois enlevés aux ponts de service et aux batardeaux d'amont par une crue subite du Lot sont venus heurter et démolir et que les eaux ont entraîné un appontement supportant une voie ferrée construite par le sieur Peyrot pour le transport sur la rive du gravier extrait dans un îlot; que ces faits ont le caractère d'un événement de force majeure;

Considérant que la fourniture du gravier du Lot était prévue par le marché et que l'extraction pratiquée avait été autorisée régulièrement par l'administration; qu'il est établi par l'instruction, d'une part, que l'appontement avait été construit conformément aux règles de l'art, et, d'autre part, que le sieur Peyrot n'a pas commis de négligence, en n'enlevant pas son matériel fixe, celui-ci pouvant lui être utile ultérieurement pour de nouvelles extractions de gravier; que, dans ces circonstances, le sieur Peyrot est fondé à soutenir que l'État lui doit une réparation du préjudice que la crue du 22 décembre 1882 lui a causé;

Mais, considérant que les experts, en fixant à 14.111 fr. 52 la somme due au sieur Peyrot, en ont fait une évaluation exagérée; que, notamment, ils n'ont pas tenu un compte suffisant de la dépréciation des bois et du matériel de la voie résultant de l'usage qui en avait été fait et qu'ils ont compris à tort dans l'état des pertes, dont le remboursement est dû, le prix des wagonnets que l'entrepreneur a eu le tort, étant donnée la fréquence des crues dans la saison, de ne pas déposer en un point où les eaux n'auraient pu les atteindre; qu'il sera fait une exacte évaluation de l'indemnité due au sieur Peyrot en ramenant à 10.000 francs c'est-à-dire en réduisant de 4.111 fr. 52, la somme allouée par le conseil de préfecture;

XX. *Sur les intérêts des intérêts :*

Considérant que le sieur Peyrot a conclu devant le conseil d'État, les 21 octobre 1892, 21 novembre 1893 et 21 mai 1895, à de nouvelles capitalisations des intérêts; qu'à ces dates il était dû à l'entrepreneur plus d'une année d'intérêts; qu'il y a donc lieu de faire droit à ces demandes;

XXI. *Sur les frais d'expertise :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de mettre les frais d'expertise pour un quart à la charge de l'entrepreneur, et pour le surplus à la charge de l'État ;

Art. 1er. — Sont supprimées les indemnités : 1° de 37.180 fr. 07 et de 4.407 fr. 21 ; 2° de 2.265 fr. 44 et 3.004 fr. 04 ; 3° de 28.365 fr. 78 ; 4° de 21.248 fr. 53 ; 5° de 3.009 fr. 60 ; 6° de 12.726 fr. 69 ; 7° de 5.678 francs ; 8° de 3.132 fr. 42 ; 9° de 8.746 fr. 23 et de 1.537 fr. 99 allouées : les premières pour rocher prétendu imprévu, les secondes pour modifications d'inclinaison des talus, la troisième pour l'accélération prétendue anormale de l'exécution des déblais de la tranchée de la Verrerie, la quatrième pour triage de matériaux employés aux maçonneries et provenant des tranchées, la cinquième pour moellons bruts approvisionnés, la sixième pour maçonneries de moellons bruts de tranchées avec mortier et parements épincés, pour perrés de 0m,33 d'épaisseur, la septième pour maçonneries exécutées en souterrain, les huitièmes pour bois de sapin pour ouvrages provisoires ; les indemnités allouées : 1° pour déblais de la tranchée de Galessie ; 2° pour les déblais d'emprunt ; 3° pour reprise des déblais ; 4° pour transports ; 5° pour sujétions dans l'exécution de maçonneries en moellons bruts ; 6° pour maçonneries de moellons tètués ; 7° pour maçonneries en moellons smillés roses de Calvignac ; 8° pour maçonneries en moellons piqués de Calvignac ; 9° pour maçonneries en granit de palan ; 10° pour parements vus de ces maçonneries ; 11° pour fers des planchers ; 12° pour dommages causés par une crue, sont réduites : la 1re de 20.000 francs ; la 2e de 55.685 fr. 20 ; la 3e de 3.257 fr. 20 ; la 4e de 56.336 fr. 61 ; la 5e de 64 fr. 02, 2.193 fr. 35 et 15.517 fr. 66 ; la 6e de 29.686 fr. 90 : la 7e de 15.342 fr. 27 ; la 8e de 136 fr. 92 ; la 9e de 3.420 fr. 90 ; la 10e de 7.156 fr. 72 ; la 11e de 98 fr. 01 ; la 12e de 4.111 fr. 52 ; — Il est alloué au sieur Peyrot une indemnité de 6.000 francs pour arrêt des travaux de la tranchée de la Verrerie et retard dans l'achèvement des travaux de l'entreprise résultant des modifications apportées au projet primitif en ce qui concerne la tranchée de Galessie. En conséquence les indemnités allouées par les deux arrêtés du conseil de préfecture des 13 mars 1891 et 19 février 1892 et s'élevant au total à 508.367 fr. 68 sont réduites à cent soixante-dix mille cinquante-six francs dix centimes (170.056 fr 10)... (Les frais d'expertise sont mis pour un quart à la charge du sieur Peyrot et pour le surplus à la charge de l'État. Arrêtés réformés en ce qu'ils ont de contraire. Les intérêts des sommes dues par l'État au sieur Peyrot seront capitalisés pour

produire eux-mêmes intérêts au profit de ce dernier à partir des 21 octobre 1892, 21 novembre 1893 et 21 mai 1895. Le surplus des conclusions du ministre et celles du recours incident est rejeté.)

---

# (N° 178)

[29 novembre 1895]

*Cours d'eau non navigables. — Lavoir. — Prise d'eau. — Pouvoirs du préfet. — Dépêche ministérielle contenant un avis. — Caractère de décision.* — (Sieur Jeuvrin.)

*Un préfet peut, sans excès de pouvoir, refuser à un particulier l'autorisation d'établir un lavoir au moyen d'une prise d'eau pratiquée sur une rivière, en se fondant sur un motif de salubrité publique.*

*Une dépêche ministérielle, répondant à une demande d'avis formée par un préfet, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse.*

En ce qui touche *la dépêche ministérielle du 1er mai 1894* :

Considérant que la dépêche, en date du 1er mai 1894, par laquelle le ministre de l'agriculture répondait à une demande d'avis formée par le préfet du département de l'Orne, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au Conseil d'État par la voie contentieuse ;

*En ce qui touche l'arrêté du préfet notifié au requérant, le 18 mai 1894* :

Considérant que, tant en vertu des pouvoirs généraux de police qu'il tient de la loi du 22 décembre 1789-janvier 1790 (section 3, art. 2, § 9) que des dispositions des lois spéciales relatives au régime des eaux, il appartenait au préfet du département de l'Orne d'apprécier si l'autorisation demandée par le sieur Jeuvrin pour l'établissement d'un lavoir au moyen d'une prise d'eau sur la Vérette pouvait être accordée sans danger pour la salubrité publique ; qu'ainsi le sieur Jeuvrin ne saurait demander l'annulation de la décision par laquelle le préfet, agissant dans l'exercice de ses pouvoirs, a refusé cette autorisation... (Rejet.)

# (N° 179)

[29 novembre 1895]

*Cours d'eau non navigables. — Usine. — Règlement d'eau. — Pouvoirs du préfet. — Intérêt général. — Intérêts privés. — Excès de pouvoir.* — (Sieurs Delubac.)

*Un arrêté préfectoral réglant la hauteur des barrages et les dimensions des ouvrages régulateurs de la prise d'eau d'une usine doit être annulé pour excès de pouvoir, alors qu'il a été pris en vue de trancher des litiges entre particuliers.*

CONSIDÉRANT qu'il résulte des pièces mêmes de l'instruction à la suite de laquelle est intervenu l'arrêté attaqué, et notamment des rapports de l'ingénieur en chef, en date des 28 mai 1892 et 17 janvier 1894, que les difficultés relatives au barrage de l'usine Delubac sont nées d'un débat entre le sieur Deleyrolles, usinier inférieur, et les sieurs Delubac, usiniers supérieurs, relativement à l'exécution des transactions en date du 14 février 1859 et du 4 septembre 1875, et d'une sentence arbitrale du 16 février 1887, par lesquelles avaient été réglées la hauteur du barrage et les dimensions des ouvrages régulateurs de la prise d'eau des sieurs Delubac ; que, si, dans sa délibération du 31 mars 1888, le conseil de la commune de Labégude a invoqué l'intérêt que pouvait avoir la commune à ce que le barrage Delubac fût réglementé, ce n'est qu'incidemment et après avoir, avant tout, fait valoir l'intérêt des propriétaires du canal Deleyrolles et des deux usines à soie situées sur le parcours dudit canal ; qu'il suit de là que le préfet s'est immiscé dans un litige entre particuliers et qu'ainsi, en prenant l'arrêté attaqué, il a agi en dehors de la limite des pouvoirs qu'il détient des lois ci-dessus visées pour assurer l'écoulement des eaux dans l'intérêt général... (Arrêté annulé.)

# (N° 180)

[29 novembre 1895]

*Travaux publics. — Marché. — Canal de navigation. — Vente d'arbres abattus. — Caractère du contrat. — Compétence.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Gensollen.)

*La convention, par laquelle l'administration se borne à vendre à un particulier un lot d'abres abattus sur les dépendances d'un canal de navigation, ne constitue pas un marché de travaux publics, alors même que leur abatage a eu pour cause l'exécution de travaux déclarés d'utilité publique; en conséquence, le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur une demande en résiliation de ce contrat.*

Vu le recours du ministre des travaux publics, tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler un arrêté en date du 27 avril 1894, par lequel le conseil de préfecture de l'Allier s'est déclaré incompétent sur la demande du sieur Gensollen et a renvoyé les parties à se pourvoir devant qui de droit ; — *Ce faisant, attendu* que les travaux d'amélioration du canal latéral à la Loire ont nécessité l'abatage de trente arbres à haute tige plantés aux abords de trois ponts dont la reconstruction était prévue ; que le sieur Gensollen, marchand de bois, a été déclaré acquéreur de ces arbres par arrêté préfectoral du 26 juillet 1893 moyennant la somme de 205 francs; que, se plaignant de ce que l'administration des ponts et chaussées n'avait pas exécuté les clauses de son marché, il a demandé au conseil de préfecture la résiliation du marché, la restitution du versement par lui effectué et le paiement par l'État d'une somme de 200 francs à titre de dommages-intérêts; que c'est à tort que le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent sur cette demande ; que le contrat, ayant pour objet l'enlèvement d'arbres abattus le long du canal latéral à la Loire, était bien un marché de travaux publics, d'une part, parce que la cause même du contrat était la conséquence immédiate et nécessaire des travaux à accomplir, conformément au décret de déclaration d'utilité publique du 25 août 1890, relatif à l'amélioration du canal précité ; et, d'autre part, parce que les marchés passés par arrêté préfectoral pour la gestion des services publics rentrent dans la compétence administrative ; dire que le conseil de préfecture était compétent sur la demande dont s'agit et au fond la déclarer mal fondée ;

Considérant qu'il résulte des termes de l'acte de soumission du sieur Gensollen approuvée par arrêté préfectoral, que l'administration s'est bornée à lui vendre un lot de trente arbres abattus sur les dépendances du canal latéral à la Loire ; que cet acte ne constitue pas un marché de travaux publics; qu'ainsi c'est à bon droit que, par application de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, le conseil de préfecture s'est déclaré incompétent sur la demande du sieur Gensollen tendant à la résiliation de son contrat, et que, par suite, il y a lieu de rejeter le pourvoi du ministre des travaux publics... (Rejet.)

---

# (N° 181)

[29 novembre 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Barrage-réservoir.* — (Ministre de l'agriculture contre sieur Bruel.)

*Chose jugée opposée à tort : l'arrêté invoqué s'est borné à renvoyer aux experts l'examen des réclamations et, par suite, a un caractère purement préparatoire.*

*Retards dans l'exécution d'un travail imputables, non à l'administration, mais aux difficultés rencontrées par l'entrepreneur : pas d'indemnité due à ce dernier.*

*Sujétions. — Mauvais état d'un chemin vicinal. — Pas d'indemnité due à l'entrepreneur, qui devait se rendre compte de l'état des lieux avant l'adjudication.*

*— Arrêtés de restriction et d'interdiction de circulation sur un chemin vicinal; indemnité allouée à l'entrepreneur.*

*Travaux imprévus rendus nécessaires par des erreurs ou négligences imputables aux agents de l'administration : allocation d'une indemnité à l'entrepreneur.*

I. Chef n° 2. — En ce qui touche *le cube de la maçonnerie :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les augmentations constatées dans l'épaisseur du mur-barrage sont la conséquence d'erreurs et négligences imputables aux agents de l'administration, dans les indications qu'ils étaient appelés à donner, conformément à l'article 12 du cahier des charges ; et que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a alloué au sieur Bruel une indemnité de 2.943 fr. 34 pour le cube complémentaire de 134$^{m3}$,39 provenant de ces augmentations ;

II. Chef n° 17. — *En ce qui touche le préjudice qui aurait été*

*causé à l'entrepreneur par le retard apporté à la fermeture du pertuis. — Sur l'exception de chose jugée :*

Considérant que, par l'arrêté du 21 octobre 1886, le conseil de préfecture s'est borné à donner mission aux experts d'apprécier le mérite des réclamations de l'entrepreneur ; qu'ainsi cet arrêté est purement préparatoire et que le sieur Bruel n'est pas fondé à opposer l'exception de la chose jugée ;

Au fond :

Considérant qu'aux termes de l'article 21 du cahier des charges il appartient aux ingénieurs de fixer l'époque à laquelle le pertuis pourrait être fermé ; qu'en exécution de cette disposition l'ordre de combler la brèche a été donné le 19 novembre 1875 ; que, si un retard a été apporté à l'exécution de ce travail, ce retard n'est pas imputable à l'administration ; que, provenant de difficultés rencontrées par le sieur Bruel, il n'est pas de nature à ouvrir au profit de celui-ci un droit à indemnité ; qu'ainsi l'arrêté du conseil de préfecture doit être réformé de ce chef ;

III. Chef n° 20.

*En ce qui touche les entraves apportées aux transports de sable par le mauvais état du chemin vicinal de grande communication n° 14 et par les arrêtés de restriction et d'interdiction de circulation sur une partie des chemins qui devaient être utilisés pour ces transports :*

Considérant que le sieur Bruel ne fonde pas seulement sa réclamation sur le prétendu mauvais état du chemin n° 14, dont il aurait pu se rendre compte avant l'adjudication, et qui ne saurait servir de base à une demande d'indemnité ; que l'entrepreneur invoque également le préjudice qui lui a été causé par les arrêtés de restriction et d'interdiction de circulation dont a été l'objet, en cours d'entreprise, le chemin du Port-de-l'Eau au Retour-de-la-Chasse ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que ces arrêtés ont causé à l'entrepreneur certaines sujétions imprévues et qui ont été onéreuses pour lui ; qu'il est fondé à demander à en être indemnisé ;

Mais considérant que l'indemnité de 78.093 fr. 60 allouée par le conseil de préfecture est exagérée, qu'il sera fait une juste appréciation du préjudice subi par le sieur Bruel en la réduisant à 6.500 francs ;

*En ce qui touche les frais d'expertise :*

Considérant que, dans les circonstances de la cause, il y a lieu de mettre ces frais pour les trois quarts à la charge de l'État et pour un quart à la charge du sieur Bruel ;

*Sur les intérêts des intérêts :*

(Est retranchée l'indemnité de 7.482 fr. 20 allouée au sieur Bruel par l'arrêté attaqué sur le 17e chef. L'indemnité de 78.093 fr. 60 afférente au 20e chef est réduite à 6.500 francs. En conséquence, la somme de 90.754 fr. 28, que l'État a été condamné par l'arrêté susvisé à payer au sieur Bruel, est ramenée à 11.678 fr. 48. Les frais d'expertise sont mis pour les trois quarts à la charge de l'État et pour un quart à la charge du sieur Bruel. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Intérêt des sommes dues au sieur Bruel en vertu de la présente décision capitalisés aux dates des 5 juin 1893 et 7 novembre 1894. Surplus des conclusions du recours du ministre et du recours incident du sieur Bruel rejeté. L'État supportera les frais du recours incident du sieur Bruel.)

---

# (N° 182)

[29 novembre 1895]

*Travaux publics communaux. — Décompte. — Construction d'un chemin vicinal. — Cahier des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870.* — (Commune de Biéville-en-Auge, contre sieur Bedeau.)

*Changements au projet primitif résultant d'un ordre écrit de l'agent voyer cantonal : non-responsabilité de l'entrepreneur.*

*Inexécution d'une partie des remblais prévus, sans justification d'un ordre écrit : déduction du cube porté à l'avant-métré.*

*Intérêts. — Point de départ fixé, par application de l'article 49 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de chemins vicinaux, au jour de la demande qui a suivi l'expiration du délai de trois mois à compter de la réception définitive.*

*Demande d'intérêts de sommes payées en trop à l'entrepreneur: rejet à défaut de justification du paiement de ces sommes.*

*Matériaux d'empierrement. — Volume. — Fixation de ce volume d'après les indications du procès-verbal de réception provisoire, à défaut de constatation faite avant leur emploi ou immédiatement après l'exécution des travaux.*

*Prix. — Fixation d'après les mentions du bordereau et les conventions intervenues entre les parties en cours d'entreprise.*

*Réception définitive acquise, conformément au cahier des charges, après l'expiration du délai d'un an à compter de la réception pro-*

*visoire, aucune malfaçon n'ayant été signalée pendant ce délai. Non-lieu à tenir compte de la constatation ultérieure de minimes dégradations.*

---

# (N° 183)

[29 novembre 1895]

*Voirie (Grande). — Domaine public maritime. — Occupation à titre précaire. — Retrait de l'autorisation. — Détournement de pouvoir. — Occupation continuée. — Contravention.* — (Sieur Bovis dit Pépin.)

*Un arrêté préfectoral peut sans excès de pouvoir retirer, en vue d'assurer l'exécution de travaux déclarés d'utilité publique, l'autorisation donnée à un particulier à titre précaire d'occuper certaines parcelles du domaine public maritime.*

*Le fait par ce particulier d'avoir continué, malgré le retrait d'autorisation du préfet, à occuper les parcelles dont il s'agit, constitue une contravention de grande voirie.*

Considérant que, pour demander décharge des condamnations prononcées contre lui par l'arrêté susvisé du conseil de préfecture, le sieur Bovis soutient que l'arrêté par lequel le préfet lui a retiré l'autorisation qui lui avait été accordée le 6 août 1890 est entaché d'excès de pouvoir, comme ayant été pris en vue de favoriser l'intérêt privé de la ville de Marseille; que, dès lors, en maintenant, malgré cet arrêté préfectoral, les constructions par lui élevées sur le domaine public il n'a pu commettre aucune contravention ;

Mais considérant qu'il résulte de l'instruction que l'arrêté du préfet des Bouches-du-Rhône en date du 28 février 1894 a eu uniquement pour but d'assurer l'exécution du décret du 22 décembre 1891, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement par la Ville des annexes de l'abattoir sur le terrain que le sieur Bovis occupait à titre précaire, en vertu d'une autorisation toujours révocable; qu'ainsi le requérant, en continuant, malgré l'injonction du préfet, à occuper les parcelles du domaine public dont il s'agit, a commis la contravention prévue et punie par l'article 8 du titre III, livre V, de l'ordonnance de la marine d'août 1861;... qu'il suit de là que c'est à bon droit que le conseil de préfecture, statuant sur le procès-verbal dressé contre le sieur Bovis, l'a, par l'arrêté susvisé, condamné à une amende de 16 francs et à la démolition des constructions élevées sur le domaine public... (Rejet.)

# ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

**(Chambre criminelle.)**

## (N° 184)

[29 novembre 1895]

*Pêche fluviale.* — (Sieur Eugène Blanchet contre sieurs Louis-François-Henri Monceaux et Louis-Marie-Joseph Boyard.)

*Les amas d'eau qui communiquent avec un cours d'eau, quelque appellation qu'on leur donne dans l'usage, sont soumis, quant au droit de pêche, aux prescriptions de la loi du 15 avril 1829.*

La Cour,

. . . . . .

Sur le moyen pris de la violation des articles 5 et 30 de la loi du 15 avril 1829 et 154 du Code d'instruction criminelle :

Sur la première branche du moyen,

Attendu, en droit, et conformément à l'article 30 de la loi du 15 avril 1829, que les amas d'eau qui communiquent avec un cours d'eau, quelque appellation qu'on leur donne dans l'usage, sont soumis, quant au droit de pêche, aux prescriptions de ladite loi;

Attendu, en fait, qu'il est constaté par l'arrêt attaqué, d'une part, que la rivière la Verzée traverse sans obstacle la masse d'eau dite étang de Pouancé et, d'autre part, que le terrain où les prévenus ont été trouvés pêchant sans autorisation, lequel est situé en dehors et à une certaine distance de l'étang, avait pour riverains les hospices de Pouancé auxquels, dès lors, appartenait le droit de pêche sur ce terrain;

Attendu que, dans de telles conditions, Blanchet, fermier du droit de pêche dans l'étang seulement, n'avait pas qualité pour agir, et qu'en rejetant son appel la cour d'Angers n'a nullement violé les articles 5 et 30 susvisés;

Sur la seconde branche du moyen,

Attendu qu'il est dit dans le procès-verbal du 30 mars que les eaux qui couvraient alors le terrain sur lequel, à cette même date, le fait de pêche incriminé a été commis, provenaient de l'étang de Pouancé; que, d'après le pourvoi, il y aurait là une constatation de fait que le tribunal de Segré aurait contredite sans indiquer sur quels éléments de preuve il s'appuyait; que, dès lors, le jugement de première instance aurait violé l'article 154 du Code d'instruction criminelle et que l'arrêt attaqué se serait approprié le vice du jugement en en adoptant les motifs;

Mais attendu que la cour d'Angers n'a adopté les motifs des premiers juges qu'en écartant ceux qui pouvaient être contraires aux siens; que, de plus, elle n'a point contesté que les eaux où les prévenus ont pêché sans autorisation provinssent de l'étang de Pouancé; qu'elle ne s'est pas même expliquée sur ce point et qu'en effet elle n'avait pas à s'en préoccuper, du moment que de telles eaux étaient reconnues constituer des eaux courantes régies, quant au droit de pêche, par la loi du 15 avril 1829; qu'ainsi elle n'a point violé l'article 154 du Code d'instruction criminelle;

Par ces motifs, et attendu, en outre, que l'arrêt est régulier en la forme; rejette, etc.

# CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

## (N° 185)

[13 juin 1896]

*Impressions nécessaires aux services extérieurs. — Approbations par les Préfets des mémoires de dépenses. — Modification des dispositions de la circulaire du 26 juin 1890.*

Monsieur le Préfet, aux termes d'une circulaire de l'un de mes prédécesseurs, en date du 26 juin 1890, MM. les Chefs des services des Ponts et Chaussées et du Contrôle des chemins de fer peuvent s'approvisionner chez leurs fournisseurs habituels des formules et impressions autres que celles qui sont faites par l'Imprimerie Nationale et envoyées par les soins de mon Administration. Ces chefs de service peuvent également s'adresser à leurs fournisseurs pour la confection des affiches relatives aux enquêtes, aux travaux ou à tout autre objet.

La circulaire précitée porte que les mémoires concernant ces fournitures d'imprimés doivent, sans exception, être soumis, avant paiement, à mon approbation. Elle recommande, en outre, à MM. les Ingénieurs de joindre à leurs propositions un exemplaire de chacune des formules qu'ils auront fait imprimer.

J'ai reconnu, Monsieur le Préfet, que les prescriptions dont il s'agit peuvent, sans inconvénient, cesser d'être appliquées.

J'ai décidé, en conséquence, qu'à l'avenir vous serez chargé d'approuver les mémoires des fournitures d'imprimés dont la commande est faite par les Ingénieurs et dont la dépense incombe à l'État.

*Je crois devoir vous rappeler à ce sujet que certains imprimés sont à la charge des Ingénieurs, qui sont indemnisés par l'allocation de leurs frais fixes. Ces imprimés comprennent notamment les lettres, rapports, notes de correspondance, bulletin de transmission, bandes et enveloppes de service.*

J'ajouterai que, dans le cas où le règlement des prix d'impressions donnerait lieu à des difficultés, mon Administration sera toujours disposée à intervenir en soumettant le différend à l'arbitrage de l'Imprimerie Nationale.

J'adresse à MM. les Ingénieurs une ampliation de la présente circulaire, accompagnée de la nomenclature des formules et impressions qui, pour tous les services extérieurs, doivent être exclusivement fournies par l'Imprimerie Nationale et être envoyées par les soins de mon Administration.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics,*

TURREL.

---

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

# FORMULES ET IMPRESSIONS

*qui doivent être exclusivement fournies par l'Imprimerie nationale et envoyées par les soins de l'administration centrale à tous les services extérieurs dépendant du ministère des travaux publics.*

| NUMÉROS d'ordre | DÉSIGNATION DES FORMULES |
|---|---|
| | PERSONNEL. |
| 1 | Feuilles signalétiques. — Ingénieurs des ponts et chaussées et des mines. |
| 2 | ——— Inspecteurs et commissaires, contrôle et surveillance des chemins de fer. |
| 3 | ——— Officiers et maîtres de port. |
| 4 | ——— Conducteurs et commis des ponts et chaussées : contrôleurs des mines. |
| 5 | ——— Gardes-pêche. |
| 6 | Conducteurs des ponts et chaussées. — Propositions d'avancement au choix. Résumé (pour ingénieur en chef). |
| 7 | Conducteurs des ponts et chaussées. — Résumé des propositions d'avancement à l'ancienneté (pour ingénieur en chef). |
| 8 | Commis des ponts et chaussées. — Proposition d'avancement (pour ingénieur en chef). |
| 9 | Maîtres et gardiens de phares et fanaux. — Propositions d'avancement (pour ingénieur en chef). |
| 10 | Agents inférieurs attachés au service de la navigation intérieure, etc. — Propositions d'avancement (pour ingénieur en chef). |
| 11 | Etat nominatif des conducteurs, commis et agents inférieurs des ponts et chaussées (pour ingénieur en chef). |
| 12 | Etat récapitulatif des propositions d'avancement faites en faveur de tous les agents du service pendant l'année. |
| 13 | Etat détaillé des dépenses prélevées sur les chapitres du personnel. [Circulaire du 26 juin 1890.] |
| 14 | Service des mines. — Etat des frais de tournées n° 1. |
| 15 | ——— n° 2. |
| 16 | Service des mines. — Etat des frais de tournées n° 3. |
| 17 | ——— n° 4. (Circulaires des 9 décembre 1892 et 15 février 1896). |
| 18 | Etat des logements occupés dans les bâtiments du domaine de l'Etat par des fonctionnaires ou agents du ministère des travaux publics. — Publication annuelle; annexe du budget. |
| 19 | Secours. — Bulletin de renseignements (deux modèles). |
| 20 | Allocations de fin d'année. — Propositions de fin d'année en faveur des conducteurs, commis des ponts et chaussées et assimilés. |
| 21 | Allocations de fin d'année. — Propositions de fin d'année en faveur d'autres agents. |
| 22 | Surveillance de la pêche fluviale. — Projet de budget des dépenses. [Circulaire du 26 juin 1890.] |
| 23 | Etat des conducteurs et commis en activité dont le traitement est imputé sur d'autres fonds que ceux du Trésor. [Circulaire du 13 décembre 1890.] |
| | COMPTABILITÉ. |
| | **1° Ponts et Chaussées.** |
| 24 | Etat sommaire mensuel des dépenses (Modèle 14). |
| 25 | Etat trimestriel des indemnités, dépenses diverses, etc. (Modèle 19). |

| NUMÉROS d'ordre | DÉSIGNATION DES FORMULES |
|---|---|
| | **COMPTABILITÉ. (Suite.)** |
| | **1° Ponts et Chaussées. (Suite.)** |
| 26 | Situation définitive (Modèle 20). |
| 27 | Situation sommaire mensuelle (Modèle 23). |
| 28 | État continuatif (Modèle 24). |
| 29 | Etat trimestriel des dépenses du personnel (Modèle 30). |
| 30 | Situation définitive (Modèle 31). |
| 31 | Situation définitive (Modèle 32). |
| 32 | Etat final (Modèle 33). |
| 33 | Tableau sommaire des mandats pour les entreprises durant plusieurs années (Modèle 34). |
| 34 | Projet de budget (Modèle A). |
| 35 | Projet de budget des dépenses d'entretien des voies navigables (rivières et canaux) [Modèle A^a]. |
| 36 | Projet de sous-répartition (Modèle B). |
| 37 | Bordereaux sommaires des dépenses, ordonnances et mandats (préfets) [France]. |
| 38 | [Algérie]. |
| | [Circulaire du 26 juin 1890.] |
| 39 | Journal ou carnet d'attachement (entier). |
| | (demi). |
| 40 | Sommaire de la comptabilité du conducteur. |
| | [Circulaire du 29 juillet 1892.] |
| | **2° Mines.** |
| 41 | Situation sommaire des crédits, dépenses, ordonnances et mandats (Modèle 23 A). |
| 42 | État continuatif (Modèle 24 A). |
| 43 | Certificat pour payement (Modèle 25). |
| 44 | État trimestriel des dépenses de personnel (feuille simple) [Modèle 30 B]. |
| | [Circulaire du 26 juin 1890.] |
| 45 | Etat trimestriel des dépenses de personnel (delégués mineurs) [Modèle 30 C]. |
| | [Circulaire du 15 mai 1894.] |
| 46 | Etat final (Modèle 33). |
| | [Circulaire du 26 juin 1890.] |
| 47 | Arrêté ministériel du 16 février 1892 fixant les clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs des travaux du service des ponts et chaussées. |
| | [Circulaire du 14 avril 1892.] |
| | **NAVIGATION.** |
| 48 | Instruction pour le service des phares éclairés à l'huile minérale. |
| 49 | Cahier des charges-type pour la concession d'outillage dans les ports. |
| | [Circulaire du 26 juin 1890).] |
| | **MINES.** |
| 50 | Production des combustibles minéraux. |
| 51 | Production des usines à fer. |
| 52 | Exploitation des combustibles minéraux et de la tourbe (Etat n° 1). |
| 53 | Résumé du mouvement et de la consommation des combustibles minéraux (Etat n° 2) |
| 54 | Exploitation des minerais de fer (Etat n° 3). |
| 55 | Exploitation des minerais autres que ceux de fer (Etat n° 3 *bis*). |
| 56 | Exploitation du sel gemme et du sel marin (Etat n° 4). |
| 57 | Production des carrières en 18... |
| 58 | Accidents signales dans les mines, minières, carrières et tourbières (Etat n° 5). |
| 59 | Consistance des usines à fer (Etat n° 6). |
| 60 | Résumé de la production des usines à fer (Etat n° 7). |
| 61 | Production des métaux autres que le fer, des huiles minérales et bitumes (Etat n° 8). |
| 62 | Recherches de mines exécutées en 18... (Etat n° 9). |
| 63 | Entreprises de mines (Renseignement sur les). |
| 64 | Etat récapitulatif des appareils à vapeur, non compris ceux des états B et C (Etat A). |

| Numéros d'ordre | DÉSIGNATION DES FORMULES |
|---|---|
| | MINES. (Suite.) |
| 65 | Etat statistique des bateaux à vapeur assujettis à l'inspection des commissions de surveillance (Etat B). |
| 66 | Etat récapitulatif des appareils à vapeur employés dans l'enceinte des chemins de fer (Etat C). |
| 67 | Etat des combustibles consommés dans l'enceinte des chemins de fer (Etat D). |
| 68 | Etat récapitulatif des épreuves réglementaires d'appareils à vapeur (Etat E). |
| 69 | Procès-verbal de visite du bateau à vapeur (navigation fluviale). |
| 70 | Permis de..... des bateaux à vapeur (navigation fluviale). |
| 71 | Procès-verbal de visite annuelle des bateaux à vapeur (navigation fluviale). |
| 72 | Procès-verbal de visite des bateaux à vapeur (navigation maritime). |
| 73 | Permis de navigation (placard) [navigation maritime]. |
| 74 | Bulletin signalétique à annexer aux rapports sur les explosions d'appareils à vapeur. |
| 75 | Note sur les précautions relatives à l'emploi de la dynamite. |
| 76 | Type de décret de concession de mine. |
| 77 | Type de cahier des charges de concession de mine. |
| 78 | * Redevance proportionnelle sur les mines (état d'exploitation). |
| 79 | * Tableau des mines non exploitées. |
| 80 | * Tableau, par mine, des résultats du travail des redevances imposées. [Circulaire du 26 juin 1890.] |
| 81 | Etat des exploitations à dispenser de délégués, n° 1. |
| 82 | ——— arrêté du préfet, n° 1 *bis*. |
| 83 | Etat des exploitations à ciel ouvert à assimiler, n° 2. |
| 84 | ——— arrêté du préfet, n° 2 *bis*. |
| 85 | Base des indemnités n° 3. |
| 86 | ——— arrêté du préfet, n° 3 *bis*. [Circulaire du 9 juillet 1890.] |
| 87 | Procès-verbal d'élection des délégués. [Circulaire du 19 juillet 1890.] |
| 88 | Mandatement des indemnités aux délégués (Etat détaillé n° 4). |
| 89 | ——— (Etat récapitulatif n° 5). [Circulaire du 30 septembre 1890.] |
| 90 | Registre E. V. Epreuves d'appareils à vapeur n° 1. |
| 91 | Extrait du registre d'épreuves E. V. n° 2. |
| 92 | ——— n° 3. [Circulaire du 25 mai 1891.] |
| 93 | Registre E. V. B. (Modèle n° 4). |
| 94 | Extrait du registre E. V. B. n° 5. [Circulaire du 27 décembre 1892.] |
| | CHEMINS DE FER. |
| 95 | Dépenses d'établissement au 31 décembre (formule A). |
| 96 | Annexe à la formule A. |
| 97 | Renseignements statistiques sur la situation financière de la compagnie au 31 décembre 18... (formule S). |
| 98 | 1° Annexe à la formule S. Situation des emprunts. |
| 99 | 2° ——— Situation des subventions. |
| 100 | Renseignements statistiques sur les institutions de pensions et de secours en faveur d'agents de chemins de fer en exploitation (formule T). |
| 101 | Trafic mensuel. |
| 102 | Trafic annuel (formule B). |
| 103 | Dépense d'exploitation (formule C). |
| 104 | Mouvement des unités de trafic (formule E). |
| 105 | Matériel roulant (effectif et parcours) [formule F]. |
| 106 | Mouvement du matériel (formule G). |
| 107 | Personnel au 31 décembre 189... (formule H). |
| 108 | Recettes trimestrielles des chemins de fer d'intérêt général (formule R). |
| 109 | Recettes trimestrielles des chemins de fer d'intérêt local et des tramways (formule R'). [Circulaire du 26 juin 1890.] |

* Formules payées par le ministère des finances.

# (N° 186)

[30 juin 1896]

*Exercices du service de garde des voies de communication.*
*Loi du 2 juillet 1890.*

Monsieur l'Ingénieur en chef, la loi du 2 juillet et le décret du 5 juillet 1890 ont organisé un service de garde des voies de communication en temps de guerre dans le but d'assurer la sécurité des lignes de chemin de fer, canaux, réseaux télégraphiques et téléphoniques nécessaires aux besoins des armées. Conformément aux prescriptions de l'Instruction du Ministre de la Guerre du 12 juillet 1890, les troupes spéciales du service de garde des voies de communication reçoivent, en temps de paix, l'instruction nécessaire pour les préparer à la mission qui leur est confiée en temps de guerre.

Aux termes des dispositions réglementaires, les personnels relevant du Ministère des Travaux publics et des Compagnies de chemins de fer sont tenus de prêter leur concours à l'autorité militaire pour assurer le service de garde. Les conditions dans lesquelles leur intervention doit s'exercer sont déterminées par les articles 35 et 40 de l'Instruction de M. le Ministre de la Guerre du 12 juillet 1890, lesquels sont ainsi conçus :

« Art. 35. — Les agents des ponts et chaussées (conducteurs, agents voyers, cantonniers, éclusiers, etc.), que leur service normal appelle dans le voisinage des voies de communication gardées, portent également leur attention sur les gens qui leur paraissent suspects. Ils communiquent aux sentinelles, aux rondes et aux chefs de poste tous les renseignements qu'ils peuvent recueillir et qui intéressent la sécurité des voies.

« Art. 40. — Les hommes convoqués pour les périodes d'instruction se réunissent à l'emplacement indiqué pour le poste auquel ils appartiennent.

« Chaque poste reçoit alors, pendant quelques heures, une instruction spéciale donnée par les officiers et sous-officiers, avec le concours d'agents de chemins de fer ou des ponts et chaussées, désignés de concert entre le Département de la

Guerre et les Compagnies intéressées ou le Ministre des Travaux publics. »

L'époque des exercices annuels prescrits par l'Administration de la Guerre est généralement arrêtée à une date très voisine de celle à laquelle ces exercices doivent avoir lieu, et il m'est, par suite, très difficile, sinon parfois même impossible, de vous en donner avis en temps utile.

Je vous prie en conséquence de vouloir bien, d'une manière générale, inviter les fonctionnaires et agents de votre service à prêter, conformément à la loi du 2 juillet 1890 et à l'Instruction précitée, leur concours aux généraux commandant les subdivisions de région, chaque fois qu'auront lieu, dans l'étendue de leurs circonscriptions respectives, des exercices du service de garde des voies de communication.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics.*

Pour le Ministre et par autorisation :

*Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,*
E. Henry.

---

# (N° 187)

[1er juillet 1896]

*Tramways concédés par l'État. — Projets d'exécution.*

Monsieur le Préfet, en vertu des dispositions de l'article 1er du règlement d'administration publique du 6 août 1881, vous devez, en approuvant le projet d'exécution d'un tramway, vous conformer à la décision de l'autorité compétente sur les projets d'ensemble. Quand il s'agit de tramways concédés par l'État, cette décision est prise par le Ministre.

Dans la pratique, il n'est pas dressé de projets d'ensemble distincts soit de l'avant-projet, soit du projet d'exécution, de sorte que c'est ce dernier projet qui est soumis à l'examen de mon Administration.

Or, il arrive souvent que le projet d'exécution reproduit presque sans changements les dispositions de l'avant-projet qui a servi de

base à la déclaration d'utilité publique et qui a été examiné par mon Administration préalablement à cette déclaration, une première fois avant l'ouverture de l'enquête, et une seconde fois après cette enquête. Souvent aussi, le concessionnaire n'a fait que tenir compte des observations formulées dans des décisions ministérielles antérieures au décret déclaratif d'utilité publique.

Le nouvel examen auquel mon Administration a à procéder devient, dans ces conditions, sans utilité réelle, et la procédure pourrait être simplifiée sans inconvénients.

Je vous prie, en conséquence, Monsieur le Préfet, lorsque vous serez saisi d'un projet d'exécution de tramway concédé par l'État, de prendre à son sujet l'avis de l'ingénieur en chef; s'il résulte de cet avis que le projet est conforme aux prescriptions du cahier des charges, qu'aucun changement notable n'a été apporté aux dispositions de l'avant-projet, et que le concessionnaire a tenu compte des observations déjà formulées par mon Administration, je vous autorise à considérer la lettre de notification du décret déclaratif d'utilité publique comme la décision en vertu de laquelle vous pouvez approuver le projet.

Vous pourrez également approuver les propositions du concessionnaire en ce qui concerne le nombre et l'emplacement des stations, sur l'avis de l'ingénieur en chef, si l'enquête n'a révélé aucune difficulté.

Les projets de déviations dont les travaux affecteraient des cours d'eau ou comporteraient des ouvrages par-dessus ou par-dessous une route nationale, ceux des traversées des chemins de fer d'intérêt général et des raccordements avec ces voies devront, dans tous les cas, être soumis à mon approbation et donner lieu à des décisions ministérielles spéciales.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
TURREL.

---

# (N° 188)

[9 juillet 1896]

*Instruments de précision.*

Monsieur l'Ingénieur en chef, le service du Dépôt des instruments de précision institué à l'École nationale des Ponts et Chaus-

sées a été chargé, par arrêté du 26 juillet 1851, de l'envoi et de la réparation des machines, appareils, outils et instruments de précision nécessaires aux différents services des Ponts et Chaussées et des Mines.

Les envois d'appareils, ainsi que les réparations, n'ont été effectués jusqu'à présent que sur une autorisation préalable de l'Administration.

Il m'a paru qu'il convenait de modifier cette manière de procéder en ce qui concerne les réparations.

J'ai, en conséquence, décidé qu'à dater de ce jour les demandes de machines, d'appareils, d'outils et d'instruments de précision seront seules adressées au Ministère (Division du Personnel; — 3e Bureau), pour qu'il y soit donné la suite qu'elles comporteront.

Les rapports produits à cet effet par les Ingénieurs en chef devront toujours indiquer très exactement les circonstances qui rendent nécessaires l'envoi d'un matériel nouveau ou le remplacement d'objets détruits ou hors d'usage. Il importe que les demandes soient strictement limitées aux besoins des services, de manière à éviter toute dépense inutile.

Quant aux réparations, elles seront désormais opérées par les soins du Dépôt, sans qu'aucune décision ministérielle soit nécessaire. J'autorise chaque chef de service à s'entendre directement, pour cet objet, avec M. l'Inspecteur général, Directeur de l'École nationale des Ponts et Chaussées, à qui je viens d'adresser mes instructions.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*

TURREL.

# PERSONNEL

## (N° 189)

**(Juillet 1896.)**

### I. — INGÉNIEURS.

1° DÉCORATIONS.

*Décret du 11 juillet 1896.* — Sont nommés Chevaliers de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre), savoir :

MM. **Toulon** (Paul), **Regimbeau** (Paul), } Ingénieurs ordinaires de 1re classe.

*Décret du 25 juillet.* — Sont promus ou nommés dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur, savoir :

Au grade de Commandeur,

M. **Stoecklin**, Inspecteur Général de 1re classe ;

Au grade d'Officier,

MM. **Demouy**, **Mallez**, } Inspecteurs généraux de 2e classe ;

Au grade de chevalier,

MM. **Bonafous**, **Guibert**, } Ingénieurs ordinaires de 1re classe ;
**Saenz** (Henri), Sous-Ingénieur.

2° NOMINATION.

*Arrêté du 22 juillet* 1896. — M. **Pinelli** (Achille), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur à Corte (service ordinaire du département de la Corse), est nommé Sous-Ingénieur pour prendre rang à dater du 1er août 1896.

3° PROMOTION.

*Décret du 9 juillet* 1896. — M. **Marchat** (Hector), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Ingénieur en chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er juillet 1896.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

*Arrêté du 20 juin* 1896. — M. **de Larminat** (Jean), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, en qualité de Chef de l'exploitation adjoint, à la résidence de Paris.

5° RETRAITES.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| M. **Morlière**, Ingénieur en Chef de 1re classe. | 14 juillet 1896. |
| M. **Picquenot**, Inspecteur Général de 2e classe. | 10 août 1896. |
| M. **Suquet** (Émile), Ingénieur en Chef de 2e classe ..... | 12 août 1896. |

6° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **de Tournadre**, Inspecteur Général honoraire, en retraite ..... | 9 juin 1896. |
| M. **Planchat**, Inspecteur Général de 1re classe, en retraite..... | 28 juillet 1896. |

7° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 12 juin* 1896. — Le service de construction et de contrôle de travaux des chemins de fer d'Auxerre à Gien et de

Triguères à Clamecy (**M. Callon**, Ingénieur en Chef à Auxerre) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt central des archives du Contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

*Arrêté du 12 juin.* — Le service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Collonges à Lyon-Saint-Clair [**M. Tavernier** (Henri), Ingénieur en Chef à Lyon] est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au dépôt central des archives du Contrôle du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

*Arrêté du 24 juin.* — **M. de Volontat**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire et maritime du département de la Corse et de divers services de Chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département du Tarn et du service des études et travaux et du Contrôle des travaux des lignes de Carmaux à Rodez (section comprise entre Carmaux et l'extrémité de la culée rive droite du Viaduc sur le Viaur) et d'Albi à Saint-Affrique, en remplacement de **M. Fouquet**.

*Idem.* — **M. Fouquet**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département du Tarn et d'un service d'études et travaux de chemins de fer, est chargé du service maritime du département de la Gironde, en remplacement de **M. Crahay de Franchimont**, mis en congé renouvelable.

*Idem.* — Le service de liquidation d'entreprises du chemin de fer de Vieilleville à Bourganeuf (**M. Draux**, Ingénieur en Chef à Angoulême) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au Contrôle de l'exploitation des chemins de fer d'Orléans.

*Arrêté du 26 juin.* — **M. Adam**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, détaché aux chemins de fer de l'État, est nommé Répétiteur d'Analyse et de Mécanique aux cours préparatoires de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de **M. Chemin**, mis en congé renouvelable.

*Idem.* — **M. Thérel**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Coulommiers

et du 2e arrondissement (ligne d'Esbly à Coulommiers) du service des chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Mancel**, est chargé du service ordinaire et maritime de l'arrondissement de Draguignan et du 1er arrondissement (lignes de Meyrargues à Grasse, de Draguignan à Saint-André, section comprise dans le département du Var et de Fréjus à la mine des Vaux) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Périer**, en remplacement de M. **Arnaud**, ingénieur ordinaire de 3e classe, qui remplacera lui-même M. **Thérel** à la résidence de Coulommiers.

*Arrêté du 30 juin.* — Le service de construction du chemin de fer de La Rochelle au port de La Pallice (M. **Thurninger**, Ingénieur en Chef à La Rochelle) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises au service de l'Inspection des Chemins de fer de l'État (voie et bâtiments).

Par suite, le service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Thurninger**, qui comprend actuellement deux arrondissements d'Ingénieur ordinaire, ne formera plus qu'un seul arrondissement [ligne de la Pointe de La Fumée au fort d'Enet (M. **Labeille**, Ingénieur ordinaire à Rochefort)].

*Arrêté du 4 juillet.* — M. **Résal** (Jean), Ingénieur en Chef de 2e classe, Professeur adjoint du cours de Mécanique appliquée à l'École nationale des Ponts et Chaussées, est nommé Professeur titulaire du même cours, en remplacement de M. **Collignon**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Idem.* — M. **Rabut**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, est nommé Professeur adjoint du cours de mécanique appliquée à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Résal**.

M. **Rabut** demeure d'ailleurs placé dans la situation de congé renouvelable.

*Arrêté du 6 juillet.* — M. **Bertrand** (Vital), conducteur de 3e classe, Élève externe diplômé de l'École nationale des Ponts et Chaussées, est chargé, à la résidence de Châteaudun, de l'arrondissement du sud du service ordinaire du département d'Eure-et-Loir, en remplacement de M. **Arrault**, appelé à une autre destination.

M. **Bertrand** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Décision du 9 juillet.* — I. — Sont admis à la 1re classe, les Élèves-Ingénieurs de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Suquet** (Louis),
**Riboud,**
**Ourson,**
**Bérengier,**
**Ninck,**
**Labaussois,**
**Sarazin,**
**Guyot** (Joseph),
**Joyant,**
**Ruffieux,**
**Bory,**
**Conte** (Marcel),
**Garan,**
**Lehouchu.**

II. — Sont admis à la 2e classe, les Élèves-Ingénieurs de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Mayer** (Eugène),
**Lœwy** (André),
**Parent** (Henri),
**Le Gavrian,**
**Alexandre** (Paul),
**Richard,**
**Willemin,**
**Tartrat,**
**Houpeurt,**
**Gilles,** dit **Cardin,**
**Coblentz,**
**Reynès** (André),
**Claudet,**
**De Mollins,**
**Métivet,**
**Leverve,**
**Théron,**
**Guillot** (Paul),
**Pouyanne** (Albert),
**Oppenheim,**
**Doniol** (Albert),
**Imbs,**
**Tintant,**
**Prompsal,**
**Conche.**

*Arrêté du 15 juillet.* — M. **de Préaudeau,** Ingénieur en Chef de 1re classe, à Paris, est nommé Professeur du cours de procédés généraux de Construction à l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Chemin,** mis en congé renouvelable.

## II. — CONDUCTEURS.

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

9 *juillet* 1896. — M. **Aussenac** (Théophile), Commis, Concours — de 1894, — n° 32, Tarn, service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique.

*Idem.* — M. **Caillassou** (Joseph), Commis, Concours de 1894, n° 124, Lot, service des études et travaux du chemin de fer de Carsac à Gourdon.

15 *juillet.* — M. **Guiraud** (Victor), Concours de 1893, — n° 58, Aveyron, service des études et travaux du chemin de fer de Carmaux à Rodez.

### 2° AVANCEMENTS.

*Arrêté du* 23 *juillet* 1896. — Est élevé de 3.400 à 3.800 francs le traitement des Conducteurs principaux des Ponts et Chaussées dont les noms suivent :

MM. **Dutoit**, Seine, service municipal de la ville de Paris.
**Dupeyron** (Pierre), Haute-Garonne, contrôle du canal du Midi.
**Macaire**, Meurthe-et-Moselle, contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.
**Jourdain**, Seine-et-Oise, service ordinaire.
**De Monda**, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.
**Regnard de Gironcourt**, Meurthe-et-Moselle, contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.
**Divai**, Maine-et-Loire, service ordinaire.
**Brachet**, Dordogne, service ordinaire.
**Le Plénier**, Morbihan, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Pontivy.

MM. **Ricard** (Alphonse), Alger, circonscription de l'Est.
**Lemoine** (Léon), Seine, navigation de la Seine.
**Rigault** (Adrien), Loir-et-Cher, service ordinaire.
**Saunier** (Eug.), Vendée, service maritime.
**Fréquenez**, Côte-d'Or, service ordinaire.
**Hillot**, Meuse, canal de l'Est (branche nord).
**Petit** (Auguste), Haute-Marne, service ordinaire.
**Vergeot**, Seine, navigation de la Seine (2e section).
**Voret**, Puy-de-Dôme, contrôle du réseau Paris-Lyon-Méditerranée (voie et bâtiments).
**Millon** (Pierre), Basses-Pyrénées, service maritime.
**Lannes** (Barthélemy), Basses-Pyrénées, services ordinaire et des chemins de fer.
**Lemoine** (J.-B.), Meuse, service ordinaire.
**Rouzière**, Lot-et-Garonne, chemins de fer (M. **Barre**).
**Mallet** (Désiré), Nord, contrôle du réseau du Nord (voie et bâtiments).
**Simonet** (Auguste), Mayenne, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Château-Gontier.
**Boisson**, Seine, chemins de fer (M. **de Préaudeau**).
**Hanneuze**, Seine, service municipal de la ville de Paris.
**Ricada**, Seine, direction du contrôle du réseau de l'Ouest.
**Le Troadec**, Finistère, service ordinaire.
**Thiot**, Vosges, canal de l'Est (branche sud).
**Prax**, Charente, service ordinaire.
**Langlet**, Marne, navigation de la Marne.
**Favro**, Morbihan, service ordinaire.
**Boursier**, Seine, service ordinaire.
**Lua** (Camille), Aube, contrôle du réseau de l'Est (voie et bâtiments).
**Maurice** (Auguste), Côte-d'Or, canal de Bourgogne.
**Hervouin**, Ille-et-Vilaine, service ordinaire.
**Armbruster**, Seine, administration des chemins de fer de l'État.
**Sagols**, Pyrénées-Orientales, service maritime.
**Nézondet**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Delsol**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Labbé** (Adolphe), Calvados, service ordinaire.
**Cabaillot**, Seine-et-Oise, service ordinaire.
**Grandvaux**, Haute-Savoie, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Saint-Julien.

MM. **Assy**, Nièvre, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Nevers.
**Dinet** (Raymond), Indre, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Châteauroux.
**Pinelli** (Achille), Corse, faisant fonctions d'ingénieur ordinaire à Corte.
**Imbaut**, Seine-et-Oise, service municipal de Versailles.
**Castets** (Alexis), Gironde, service ordinaire,
**Latron**, Loir-et-Cher, service ordinaire.
**Sanson** (Adolphe), Manche, service ordinaire.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1896.

*Arrêté du* 23 *juillet* 1896. — Sont promus au grade de Conducteur principal, pour prendre rang à dater du 1er mai 1896, les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 1re classe dont les noms suivent:

MM. **Molinier**, Tarn-et-Garonne, service ordinaire.
**Forcioli** (Joseph), Corse, service ordinaire.
**Mégrot**, Nièvre, contrôle de travaux de chemins de fer (M. **Callon**).
**Capolun**, Charente-Inférieure, service maritime et service ordinaire.
**Guillaume** (Nestor), Haute-Saône, service ordinaire.
**Soulié**, Corrèze, service ordinaire.
**Bardet** (Edmond), Doubs, service ordinaire.
**Adoue** (Bertrand), Basses-Pyrénées, études et travaux de chemins de fer (M. **Cadart**).
**Barrat** (Émile), Cher, services ordinaire, du canal de Berry et chemins de fer (M. **Doërr**).
**Rey** (François), Var, service ordinaire.
**Lisse**, Pas-de-Calais, voies navigables.
**Dominois**, Pas-de-Calais, service maritime.
**Duboys**, Haute-Vienne, service ordinaire.
**Écalle** (Alexandre), Vaucluse, service ordinaire.
**Roux** (Ernest), Aube, service ordinaire.
**Chillaud**, Dordogne, navigation de la Dordogne.
**Lecomte** (Étienne), Maine-et-Loire, service ordinaire.
**Hoffmann**, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.
**Ignard** (Léon), Seine-et-Marne, navigation de la Marne (M. B. **de Mas**).

MM. **Petit** (Jean-Eugène), Nièvre, navigation de la Loire (2e section).
**Desgouttes** (Antoine), Loiret, service ordinaire.
**Marpillat**, Corrèze, service ordinaire.
**Poirel**, Vosges, service ordinaire.
**Badel**, Meuse, canal de la Marne au Rhin.
**Escavy** (Joseph), Basses-Alpes, service ordinaire.
**Danais**, Seine-Inférieure, service maritime (1re section).
**Pollet**, Seine, service municipal de la ville de Paris.
**Guéguen**, Finistère, services ordinaire et maritime.
**Maillard** (Jules), Loire-Inférieure, service maritime.
**Boilvin**, Oise, navigation entre la Belgique et Paris.
**Wackernie**, Nord, voies navigables.
**Monsel**, Seine, réseau Paris-Lyon-Méditerranée (voie et bâtiments).
**Vinay**, Cantal, service ordinaire.
**Barbier** (Eugène), Eure, service ordinaire.
**Guittard**, Gironde, service vicinal.
**Soclet**, Seine-Inférieure, compagnie française de tramways au Havre.
**Dourouze**, Isère, service ordinaire.
**Laureaux** (Paul), Côte-d'Or, service ordinaire.
**Pistor**, Gironde, réseau du Midi (voie et bâtiments).
**Gireau**, Saône-et-Loire, canal du Centre.
**Guilbot**, Deux-Sèvres, service ordinaire.
**Comte** (Maurice), Nièvre, canal du Nivernais.
**Lamain**, Seine, service central des phares et balises.
**Gontier**, Indre-et-Loire, service ordinaire.
**Duplantier**, Deux-Sèvres, service ordinaire.
**Christophe**, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.
**Gatien**, Mayenne, service ordinaire.
**Maringer**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Vignier**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**D'Ivanoff**, Seine, réseau de l'Est (exploitation technique).
**Odet**, Nord, navigation entre la Belgique et Paris.
**Dieuset**, Nord, service municipal de la ville de Dunkerque.
**Nicolas** (André), Haute-Loire, navigation de l'Allier.
**Toussaint**, Eure-et-Loire, service ordinaire.
**Boivin** (Pierre), Yonne, études et travaux de chemins de fer (M. **Callon**).
**Valat** (Louis), Lot, études et travaux de chemins de fer (M. **Chastellier**).

MM. **Giraud** (Casimir), Basses-Alpes, services ordinaire et des chemins de fer (M. **Robert**).
**Breynaert**, Nord, service maritime.
**Arnould** (Émile), Seine-et-Oise, navigation entre la Belgique et Paris.
**Le Berre**, Finistère, services maritime et de chemins de fer (M. **Considère**).
**Benoist** (Henry), Maine-et-Loire, service ordinaire.
**Dubarry**, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.
**Pradeau**, Lot-et-Garonne, navigation du Lot.
**Merly**, Tarn-et-Garonne, service ordinaire.
**Fourquet**, Tarn-et-Garonne, service ordinaire.
**Saly**, Haute-Garonne, service de l'hydraulique agricole.
**Hurel**, Aveyron, service ordinaire.
**Héleine**, Pas-de-Calais, réseau du Nord.
**Curtillet**, Savoie, service ordinaire.
**Barre** (Paul), Drôme, service ordinaire.
**Lombard** (Louis), Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Rousse** (Henri), Basses-Pyrénées, études et travaux de chemins de fer (M. **Cadart**).
**Joret**, Dordogne, service ordinaire.
**Bataille** (Alexandre), Calvados, navigation de la Seine (4e section).
**Maison**, Somme, service ordinaire.
**Plénard**, Saône-et-Loire, canal du Centre et chemins de fer (M. B. **du Martray**).
**Plessis**, Maine-et-Loire, service ordinaire.
**Fayet**, Vienne, service ordinaire.
**Meugnot**, Tarn, études et travaux de chemins de fer (M. **de Volontat**).
**Savary**, Manche, service maritime.
**Peschard**, Eure, service ordinaire.
**Bidaut** (Eugène), Somme, service ordinaire.
**Apffel** (Jean), Vosges, service ordinaire.
**Ferry** (Charles), Vosges, service ordinaire.
**Durand** (Adrien), Aveyron, service ordinaire.
**Bouet**, Haute-Garonne, services ordinaire et de la navigation de la Garonne.
**Leverve**, Oise, service ordinaire.
**Simart**, Eure-et-Loir, service ordinaire.
**George** (Alexis), Aisne, navigation entre la Belgique et Paris.
**Chomer**, Nord, navigation entre la Belgique et Paris.

MM. **Euzière**, Bouches-du-Rhône, services maritime et des voies ferrées des quais.
**Terrien**, Charente-Inférieure, service maritime.
**Verlinde**, Nord, service maritime.
**Mallet** (J.-B.), Nord, service ordinaire.
**Moreau** (Léon), Orne, service ordinaire.
**Finot**, Loiret, navigation de la Loire (3e section).
**Picart**, Meuse, canal de l'Est (branche nord).
**Cottard**, Savoie, service ordinaire.
**Klein**, Rhône, navigation du Rhône et chemins de fer (M. **Girardon**).
**Schmit** (Léon), Ardennes, canal de l'Est (branche nord) et chemins de fer (M. **Rigaux**).
**Rouyer**, Marne, service ordinaire.

*Arrêté du 23 juillet* 1896. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1896, les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 2e classe dont les noms suivent :

MM. **Courbaize**, Cantal, service municipal d'Aurillac.
**Barrié**, Tarn-et-Garonne, service ordinaire.
**Guglielmi**, Corse, service ordinaire.
**Garnier** (Alphonse), Seine, service municipal de la ville de Paris.
**Bourrel**, Haute-Garonne, service ordinaire.
**De Martelle**, Saône-et-Loire, service ordinaire.
**Caillau**, Haute-Garonne, service de l'hydraulique agricole.
**Lejault**, Nièvre, navigation de la Loire (2e section).
**Bernard** (Auguste), Haute-Garonne, réseaux d'Orléans et du Midi (voie et bâtiments).
**Delprat** (Bernard), Lot-et-Garonne, service ordinaire.
**Beugin**, Pas-de-Calais, service ordinaire.
**Roulland**, Manche, service maritime.
**Fraisse**, Dordogne, service ordinaire.
**Jesberger**, Oise, navigation entre la Belgique et Paris.
**Boulzaguet**, Corrèze, chemins de fer (MM. **Chastellier** et **Tourtay**).
**Demelle**, Charente-Inférieure, service ordinaire.
**Gravois**, Eure, navigation de la Seine (4e section).
**Mansuy** (Lucien), Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin.
**Jouhanneau**, Dordogne, service ordinaire.

MM. **Minot**, Côte-d'Or, service ordinaire.
**Anglade** (François), Constantine, circonscription de Constantine.
**Alessandri**, Corse, service ordinaire.
**Fouger**, Loire-Inférieure, navigation de la Loire (4e section).
**Lacroix** (Auguste), Vendée, service maritime.
**Bidron**, Indre, service ordinaire.
**Ricetti**, Corse, service ordinaire.
**Cantegril**, Ariège, chemins de fer (M. **Proszynski**).
**Rebstock**, Doubs, service ordinaire,
**Godfroy**, Meurthe-et-Moselle, service ordinaire.
**Perreau**, Charente-Inférieure, service maritime.
**Jean** (Auguste), Gironde, service ordinaire.
**Poujol**, Seine, administration des chemins de fer de l'État.
**Richard** (Ph.-Augustin), Pas-de-Calais, service ordinaire.
**Bonneau** (René), Oise, service ordinaire.
**Dussossoy**, Pas-de-Calais, service ordinaire.
**Vuagnat**, Haute-Savoie, service ordinaire.
**Grosjean** (Gustave), Lot-et-Garonne, chemins de fer (M. **Barre**).
**Michel** (Augustin), Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin.
**Pillon** (Édouard), Oise, service ordinaire.
**Morin** (Prosper), Manche, service ordinaire.
**Jacquemin** (Achille), Seine-Inférieure, navigation de la Seine.
**Dubearnès**, Landes, service maritime.
**Busson** (Jean), Basses-Pyrénées, service ordinaire.
**Jeanne** (Eugène), Manche, service maritime.
**Cochard**, Loiret, service ordinaire.
**Laurent** (Adrien), Vosges, service ordinaire.
**Niles**, Vendée, service ordinaire.
**Le Cuillier**, Morbihan, service maritime.
**Laporte** (Lézin), Haute-Garonne, service vicinal.
**Avril** (Adolphe), Seine, École nationale des Ponts et Chaussées.
**Guyot** (Joseph), Savoie, service ordinaire.
**Langlet** (Félix), Marne, service municipal de Reims.
**Laurent** (Henri), Seine, nivellement général de la France.
**Feuillerade**, Haute-Loire, chemins de fer (M. **Monnet**).
**Romey**, Seine, réseau du Nord (voie et bâtiments).
**Besnard** (Edmond), Seine, service municipal de la ville de Paris.

MM. **Navarre** (Paul), Saône-et-Loire, canal du Centre.
**Fabrègue**, Rhône, service municipal de Lyon.
**Morellet**, Ain, service ordinaire.
**Meunier**, Seine-et-Oise, service ordinaire.
**Mercier** (Charles), Loire, service municipal de Firminy.
**Vilcot**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Lidon**, Lot-et-Garonne, service ordinaire.
**Bénard** (Emmanuel), Calvados, service maritime.
**Gaillard** (Antoine), Puy-de-Dôme, réseau d'Orléans (voie et bâtiments).
**Camp** (Mathieu), Haute-Garonne, service ordinaire.
**Bouchet** (Michel), Pas-de-Calais, service ordinaire.
**Planté**, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.
**Soullard**, Madagascar, service des travaux publics.
**Helle**, Pas-de-Calais, service ordinaire.
**Levassor**, Seine, service municipal de Paris.
**Carbonnel** (Philippe), Constantine, circonscription de Philippeville.
**Lapeyre** (Frédéric), Vaucluse, services ordinaire et de chemins de fer.
**Druille**, Ariège, chemins de fer (M. **Proszynski**).
**Chabiron**, Seine, direction du contrôle Paris-Lyon-Méditerranée.
**Doudeuil**, Indre, service ordinaire.
**Schultz**, Vosges, canal de l'Est (branche sud).
**Rancoule**, Aude, chemins de fer (M. **Bouffet**).
**Labruguière**, Lot-et-Garonne, navigation du Lot.
**Maraval**, Hérault, chemins de fer (M. **Parlier**).
**Berrutty**, Var, chemins de fer (M. **Périer**).
**Millière**, Savoie, service ordinaire.
**Lédan**, Finistère, service ordinaire.
**Bouineau**, Haute-Garonne, service de l'hydraulique agricole.
**Collin** (Albert), Loire-Inférieure, canal de Nantes à Brest (1re section).
**Pierron**, Vosges, service ordinaire.
**Franco**, Alpes-Maritimes, service ordinaire.
**Rafini**, Corse, service ordinaire.
**Guérin** (Alexandre), Eure-et-Loir, service ordinaire.
**Thévenard**, Côte-d'Or, navigation de la Saône.
**Arpet**, Loire, service ordinaire.
**Russaouën**, Indre-et-Loire, service ordinaire.
**Primault**, Ille-et-Vilaine, service ordinaire.

MM. **Perretier**, Côte-d'Or, réseau Paris-Lyon-Méditerranée (voie et bâtiments).
**Porée**, Manche, service maritime.
**Nadot**, Cher, service ordinaire.
**Thomas** (Ad.), Aveyron, service ordinaire.
**Toutry**, Loir-et-Cher, service ordinaire.
**Mesnage**, Nord, service maritime.
**Paradis** (Auguste), Tarn, Chemins de fer (M. **de Volontat**).
**Hug**, Ardennes, service ordinaire.
**Vènes**, Aude, service ordinaire.
**Paulus**, Var, service ordinaire.
**Minguier**, Tonkin, service des travaux publics du Tonkin.
**Richard** (César-Louis), Isère, service ordinaire.
**Divisia**, Alger, service de la Compagnie de l'Est-Algérien.
**Matagrin**, Rhône, service ordinaire.
**Roux** (Édouard), Alger, circonscription de l'Ouest.
**Chastres**, Drôme, service de chemins de fer (M. **Bousigues**).
**Le Gent**, Finistère, service ordinaire.
**Dufal**, Haute-Vienne, chemins de fer (M. **Jullien**).
**Finily**, Vaucluse, chemins de fer (M. **Dyrion**).
**Relier**, Loire-Inférieure, réseaux de l'État et d'Orléans (voie et bâtiments).
**Jung**, Drôme, navigation du Rhône.
**Pelletier** (Eugène), Côte-d'Or, service ordinaire.
**Coiret**, Somme, service maritime.
**Castel**, Aude, chemins de fer (M. **Bouffet**).
**Sentenac**, Haute-Garonne, canal du Midi.
**Chabert**, Jura, service ordinaire.
**Francheterre**, Seine, bureau de l'ingénieur en chef adjoint au Directeur du Contrôle du Réseau du Nord.
**Boudvilain**, Morbihan, service maritime.
**Aragon**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Hurand**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Beaucourt**, Finistère, service ordinaire.
**Aussaresses**, Haute-Garonne, chemins de fer (M. **Courtois**).
**Baron** (Jean), Ariège, chemins de fer (M. **Proszynski**).
**Jean** (Camille), Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Carthé**, Gers, chemins de fer (M. **Marchat**).
**Balland** (Édouard), Cher, navigation de la Loire (2e section).
**Cardeillac**, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.
**Pougnas**, Landes, chemins de fer (M. **Marchat**).
**Agisson**, Seine, Compagnie des Chemins de fer de l'Est.

MM. **Benoist** (Ernest), Eure-et-Loir, service ordinaire.
**Évrard** (Ernest), Meurthe-et-Moselle, Compagnie des Chemins de fer de l'Est.
**Becardit**, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.
**Couissin**, Finistère, service ordinaire.
**Camy**, Basses-Pyrénées, service ordinaire.
**Lamothe** (Martin), Gers, service ordinaire.
**Hutier**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Walaine**, Meuse, service ordinaire et Canal de l'Est (branche Nord).
**Mornas** (Édouard), Oise, service ordinaire.
**Rostaing**, Savoie, service ordinaire.
**Vergely**, Aveyron, service ordinaire.
**Sanguinetti** (Joseph), Corse, service ordinaire.
**Vernadet**, Ain, service de la Navigation du Rhône.
**Bariat**, Aube, service municipal de la Ville de Troyes.
**Bastien** (Victor), Manche, Compagnie des chemins de fer de l'Ouest.
**Pasques**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Michel** (Antoine), Nièvre, directeur de la Société du Service des Eaux de Nevers.
**Simon** (Émile), Marne, service vicinal.

*Arrêté du 23 juillet* 1896. — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1896, les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Langoux**, Loiret, service ordinaire.
**Adam** (Jean), Gironde, service ordinaire.
**Couillard**, Seine, réseau de l'Est (voie et bâtiments).
**Giraudet**, Puy-de-Dôme, chemins de fer (M. **Draux**).
**Houette**, Tunisie, service des Travaux publics de Tunisie.
**Barrier** (Georges), Loiret, service ordinaire.
**Sornas**, Indre-et-Loire, service ordinaire.
**Sauvaire**, Bouches-du-Rhône, service ordinaire.
**Devaux** (Prosper), Seine, service ordinaire.
**Revel**, Aveyron, chemins de fer (M. **Renardier**).
**Dubois** (Auguste), Alpes-Maritimes, service ordinaire.
**Bonnet** (Edmond), Seine, service municipal de la ville de Paris.

MM. **Pancrazi** (Michel), Corse, service ordinaire.
**Marquet**, Ille-et-Vilaine, service ordinaire.
**Deschamps** (Philibert), Seine-et-Oise, service ordinaire.
**Martin** (Jules-Alfred), Nord, service maritime.
**Cirade**, Loiret, service ordinaire.
**Baur**, Seine, contrôle des lignes dans Paris.
**Brousson**, Seine-et-Oise, service ordinaire.
**Millet** (Paul), Maine-et-Loire, service ordinaire.
**Lalande** (Didier), Dordogne, service ordinaire.
**Flander**, Gironde, contrôle du réseau du Midi (voie et bâtiments), contrôleur comptable.
**Rulland**, Tarn, service ordinaire.
**Larrouyat**, Basses-Pyrénées, service ordinaire.
**Baud**, Alpes-Maritimes, service ordinaire.
**Gaugé** (Auguste), Meurthe-et-Moselle, canal de la Marne au Rhin.
**Colonna** (Jean), Corse, service ordinaire.
**Launay** (Georges), Seine, service ordinaire.
**Dencausse**, Tarn, navigation du Tarn.
**Blancard**, Seine, service ordinaire.
**Galiay**, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.
**Olivier** (Eugène), Seine-Inférieure, service ordinaire.
**Perrier** (Ferdinand), Calvados, réseau de l'Ouest (voie et bâtiments).
**Herviant** (Édouard), Aisne, service ordinaire.
**Froteau**, Indre, service ordinaire.
**Mazeau**, Gironde, service maritime.
**Rebattet**, Ardèche, service ordinaire.
**Hautier**, Gironde, navigation de la Dordogne et de l'Isle.
**Boulanger** (Paul), Loire-Inférieure, canal maritime de la Basse-Loire.
**Grit**, Vendée, service maritime.
**Liévois**, Oise, service ordinaire.
**Détenu**, Indre-et-Loire, service ordinaire.
**Pestre** (Paul), Seine, chemins de fer Paris-Lyon-Méditerranée (bureau de l'Ingénieur en chef adjoint au Directeur du Contrôle).
**Piron**, Côte-d'Or, service ordinaire.
**Tacussel**, Vaucluse, service ordinaire.
**Clément** (Raoul), Drôme, service ordinaire.
**Revaux**, Indre, service ordinaire.

MM. **Marchand** (Charles), Seine-Inférieure, réseau de l'Ouest (voie et bâtiments).

**Fusy**, Rhône, navigation du Rhône.

**Marcou**, Constantine, circonscription de Constantine et Chemins de fer.

**Canon**, Aisne, service ordinaire.

**Pèthe**, Ardennes, navigation de l'Aisne et canal des Ardennes.

**Birot**, Hérault, canal du Rhône à Cette.

**Bonnefous**, Aveyron, chemins de fer (M. **Renardier**).

**Balsen** (Gustave), Nord, réseau du Nord (voie et bâtiments).

**Lisle**, Gironde, réseaux de l'État et d'Orléans (voie et bâtiments).

**Chassé**, Loire-Inférieure, service ordinaire.

**Marceau**, Seine, direction du Contrôle du Nord.

**Gervais** (Célestin), Seine-et-Oise, navigation de la Seine (3e section).

**Bernadet**, Lot-et-Garonne, service ordinaire.

**Dastugue**, Hautes-Pyrénées, service ordinaire.

**Sauvayre** (Auguste), Drôme, service ordinaire.

**Lapérine**, Seine-et-Oise, navigation de la Seine (3e section).

**Raffin**, Alger, circonscription de l'Ouest.

**Berthaux** (Ch.), Saône-et-Loire, service ordinaire.

**Maldant**, Seine, réseau de Paris-Lyon-Méditerranée (exploitation technique).

**De Casamajor** (Nestor), Hérault, réseaux de Paris-Lyon-Méditerranée et du Midi (exploitation technique).

**Pernot** (Paul), Haute-Saône, canal de Montbéliard à la Haute-Saône.

**Simonot** (Marcel), Nièvre, service ordinaire.

**Bender**, Oise, navigation entre la Belgique et Paris.

**Millet** (Louis), en congé sans traitement.

**Mencière** (Paul), Aisne, navigation entre la Belgique et Paris.

**Pujo**, Gers, service ordinaire.

**Jollet** (Achille), Seine-et-Marne, navigation de la Seine (1re section, 2e division) et Chemins de fer (M. **Berthet**).

**Legendre** (Raymond), Nord, service vicinal.

**Rougeoreille**, Seine, service municipal de la ville de Paris.

**Sipra** (Aristide), Nord, service vicinal.

**Pochard**, Côtes-du-Nord, service maritime.

**Grolleau**, Seine, réseau du Midi (exploitation technique).

MM. **Ourgaud**, Tarn-et-Garonne, service ordinaire.
**Lantier** (Auguste), Cher, service ordinaire.
**Maillard** (Pierre), Sarthe, service ordinaire.
**Connétable**, Lot, navigation du Lot.
**Caillot**, Seine-et-Marne, service ordinaire.
**Simonet** (Eugène), Seine, service municipal de la Ville de Paris.
**Rey** (François-Félix), Gard, service ordinaire (1er juillet 1896).
**Leininger**, Meurthe-et-Moselle, réseau de l'Est (exploitation technique).
**Baradat**, Landes, chemins de fer (M. **Machart**).
**Descœur**, Puy-de-Dôme, service vicinal.
**Peyroux**, Puy-de-Dôme, service ordinaire.
**Fulcrand**, Seine, réseau d'Orléans (exploitation technique) (contrôleur comptable).
**Colas**, Seine, réseau de l'État (voie et bâtiments) (contrôleur comptable).
**Dumangin**, Seine, service municipal de la ville de Paris.
**Andron**, Bouches-du-Rhône, service ordinaire, navigation du Rhône et contrôle des voies ferrées.
**Tartasse**, Eure-et-Loir, service ordinaire.
**Sébilleau**, Côtes-du-Nord, service maritime.
**Chalvet**, Lozère, service ordinaire.
**Pesnelle**, Seine-Inférieure, service maritime (1re section).
**Bernard** (Bertrand), Manche, service ordinaire.
**Lambert** (Albert), Eure, service ordinaire.
**Jourdan**, Lot, service ordinaire.
**Montant**, Compagnie de Fives-Lille.
**Combes** (Antonin), Tarn-et-Garonne, service ordinaire.
**Clergé**, Côte-d'Or, canal de la Marne à la Saône.
**Richaud**, Basses-Alpes, service ordinaire.
**Abat**, Doubs, canal du Rhône au Rhin.
**Richard** (Alexis), Charente, chemins de fer (M. **Drouet**).
**Boulard** (Eugène), Loiret, services ordinaire et des chemins de fer.
**Colombié**, Corrèze, service ordinaire.
**Dunand** (Paul), Vaucluse, service ordinaire.
**Martini**, Corse, service ordinaire.
**Huet** (Victor), Côtes-du-Nord, service ordinaire.
**Buso** (Augustin), Charente-Inférieure, service maritime.
**Forgues**, Basses-Pyrénées, chemins de fer (M. **Belleville**).

MM. **Ménard** (André), Charente, service ordinaire.
**Vigué**, Pyrénées-Orientales, service ordinaire.
**Lacoste** (Joseph), Gers, service ordinaire.
**Chevrier**, Allier, service ordinaire.
**Bernol**, Rhône, service municipal de Lyon.
**Liban**, Cher, navigation de la Loire (2e section).
**Beschon**, Loir-et-Cher, service ordinaire.
**Désesquelles**, Loir-et-Cher, service ordinaire.
**Baret**, Mayenne, service ordinaire.
**Marie** (Édouard), Aveyron, chemins de fer (M. **Renardier**).
**Fanichet**, Loiret, canaux d'Orléans, de Briare et du Loing.
**Maumy**, Haute-Marne, chemins de fer (M. **Draux**).
**Martine**, Alger, circonscription de l'Ouest.
**Gauchon**, Marne, service ordinaire.
**Azéma**, Haute-Garonne, service ordinaire.
**Lecoanet**, Vosges, service du canal de l'Est (branche sud).

*Arrêté du* 23 *juillet* 1896. — Sont élevés à la 3e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er mai 1896, les Conducteurs des Ponts et Chaussées de 4e classe dont les noms suivent :

MM. **Lot**, Calvados, service ordinaire.
**Branquart**, Aube, service ordinaire.
**Lucas** (Bruno), Charente-Inférieure, service maritime.
**Béronie**, Dordogne, chemins de fer (M. **Chastellier**).
**Després** (Jean), Saône-et-Loire, service ordinaire.
**Ponard** (Jean), Savoie, service ordinaire.
**Durand** (Joseph), Gers, service ordinaire.
**Jacquet**, Haute-Loire, service ordinaire.
**Giroux**, Cantal, chemins de fer (M. **Hivonnait**).
**Petit** (Firmin), Gers, service ordinaire.
**Servange**, Calvados, service ordinaire.
**Robin** (Félix), Charente, service ordinaire.
**Caminat**, Var, service ordinaire.
**Laigut**, Yonne, service ordinaire.
**Huet** (Henri), Seine-Inférieure, service maritime (2e section) et chemins de fer (M. **Lechalas**).
**Delacourcelle**, Seine, École nationale des Ponts et Chaussées.
**Henriet**, Nièvre, navigation de la Loire (2e section).
**Barbey**, Seine-Inférieure, service maritime (2e section) et chemins de fer (M. **Lechalas**).

MM. **Pierrot** (Étienne), Hérault, canal du Rhône à Cette.
**Soumastre**, Gironde, service maritime.
**Goubert**, Bouches-du-Rhône, navigation du Rhône.
**Berteloot** (Henri), Pas-de-Calais, service ordinaire.
**Geniès**, Ardèche, service ordinaire.
**Grimaud** (Jules), Seine, navigation de la Seine (2e section).
**Montreuil**, Seine, service municipal de la Ville de Paris.
**Caron** (Jules), Seine, service municipal de la Ville de Paris.
**Fournier** (Victor), Seine, navigation de la Seine (M. **B. de Mas**).
**Théraube**, Saône-et-Loire, navigation de la Loire (2e section).
**Boussier**, Basses-Alpes, services ordinaire et des chemins de fer.
**Daniel** (Henry), Seine, École nationale des Ponts et Chaussées.
**Branellec**, Finistère, service ordinaire.
**Bresson** (Laurent), Nièvre, service ordinaire.
**Dacremont**, Seine, service municipal de Paris.
**Dijos**, Lot, service ordinaire.
**Romieu**, Haute-Loire, service ordinaire.
**Gradit**, Hautes-Pyrénées, service de l'Hydraulique agricole.
**Ampilhac**, Haute-Loire, service ordinaire.
**Marquat**, Nièvre, service ordinaire.
**Martin** (Émile), Aude, chemins de fer (M. **Bouffet**).
**Moisan**, Morbihan, service ordinaire.
**Chenard**, Nièvre, service ordinaire.
**Canourgues**, Lozère, chemins de fer (M. **Hivonnait**).
**Meunier** (Eugène), Pas-de-Calais, service ordinaire.
**Guillot** (Paul), Marne, service ordinaire.
**Lagarrigue**, Lozère, chemins de fer (M. **Hivonnait**).
**Grivau**, Loire-Inférieure, canal maritime de la Basse-Loire.
**Lachaise-Nanteuil**, Gironde, service vicinal.
**Gruel**, Seine-Inférieure, chemins de fer.
**Mathieu** (Louis), Var, service ordinaire.
**Hanzo**, Marne, service ordinaire.
**Blatgé**, Tarn, chemins de fer (M. **de Volontat**).
**Doucet**, Gironde, service ordinaire.
**Duvent** (Théodore), Seine, service municipal de la Ville de Paris.
**Norley**, Lozère, service ordinaire.
**Rouquette**, Basses-Alpes, service ordinaire.

MM. **Jardin** (Henri), Tonkin, service des Travaux publics.
**Brindeau**, Seine, service ordinaire.
**Gregorj**, Bouches-du-Rhône, service municipal de Marseille.
**Bonnet** (Gaston), Ardèche, service ordinaire.
**Pariset**, Seine, navigation de la Seine (1re section, 2e division).

*Arrêté du* 23 *juillet* 1896. — Les Conducteurs des Ponts et Chaussées dont les noms suivent, détachés au service des Travaux Publics des Colonies, sont élevés, savoir:

Au grade de Conducteur principal :

M. **Bouru** (Émile), service du Protectorat de l'Annam et du Tonkin.

De la 2e à la 1re classe:

MM. **Vedel** (Jean), détaché en Nouvelle-Calédonie.
**Poulmarch**, détaché à la Guyane.

De la 3e à la 2e classe:

M. **Marquetty**, détaché au Dahomey.

De la 4e à la 3e classe :

MM. **Hoppe**, détaché en Cochinchine.
**Pleurdeau**, détaché en Cochinchine.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er mai 1896.

3° CONGÉ.

9 *juillet* 1896. — M. **Autissier** (Amédée), Conducteur de 4e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est mis en congé sans traitement, pendant un an, pour affaires personnelles.

4° DISPONIBILITÉ.

24 *juin* 1896. — Est rapporté l'Arrêté du 24 mars 1896, par lequel M. **Roquefort** (Pierre), Conducteur de 2e classe, en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Roquefort** est maintenu pendant un an dans la position de disponibilité.

5° DÉMISSION.

15 *juillet* 1896. — Est acceptée la démission de **M. Rivière** (Jean), Conducteur de 4e classe, détaché au service municipal de la ville de Bordeaux.

6° RETRAITE.

Date d'exécution.

**M. Ostrowski** (Joseph), Conducteur principal, Seine, détaché au service du Secrétariat du Conseil Général des Mines..... 1er août 1896.

7° DÉCÈS.

Date du décès.

**M. Bernhardt** (Michel), Conducteur de 1re classe, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône..... 12 juin 1896.

**M. Michel** (Charles), Conducteur de 3e classe, Nièvre, service de la 2e section de la navigation de la Loire..... 2 juillet 1896.

**M. Boulain** (Félix), Conducteur de 3e classe, Indre, service ordinaire..... 10 juillet 1896.

8° DÉCISIONS DIVERSES.

11 *juin*. — **M. Duba** (Claudius), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe dans le département de la Haute-Garonne, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Montauban à Brive.

15 *juin*. — **M. Génin** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin, passe dans le département de la Meuse, même service.

25 *juin*. — **M. Fabry** (Edmond), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Landes, au service des études et travaux du chemin de fer de Nérac à Mont-de-Marsan, passe dans le département du Gers, au service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch.

25 *juin.* - M. **Gerber** (Frédéric), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, passe dans le département de la Vendée, au service des études du chemin de fer de Chautonney à Cholet.

*Idem.* — M. **Gaugé** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de l'Aube, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Saint-Florentin à Troyes, passe dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

*Idem.* — M. **Jannin** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Yonne, passe dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

3 *juillet.* — M. **Rey** (François), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aveyron, passe au service ordinaire du département du Gard.

*Idem.* — M. **Eybert** (Léon), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Gard, passe au service ordinaire du département de l'Aveyron.

6 *juillet.* — M. **Thevenet** (Jean), Conducteur de 3e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département de la Loire.

9 *juillet.* — M. **Orengo** (Gaston), Conducteur de 4e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Alpes-Maritimes.

10 *juillet.* — M. **Combaz** (Marius), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département du Rhône, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Lozanne à Paray-le-Monial, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Givors à Lozanne.

*Idem.* — M. **Sirot** (Claude), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Rhône, au service de la navigation de la Saône, est attaché, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Givors à Lozanne.

15 *juillet.* — **M. Bizet** (Paul), Contrôleur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Orne et Collaborateur auxiliaire au service de la Carte géologique détaillée de la France, est nommé Collaborateur adjoint.

17 *juillet.* — **M. Leguay** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe au service ordinaire du département du Calvados.

23 *juillet.* — **M. Lantenois** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du canal des Ardennes, passe dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne.

*Idem.* — **M. Carlier** (Albert), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne, passe dans le département de l'Aisne, au service de la navigation de l'Aisne et du Canal des Ardennes.

*L'Éditeur-Gérant :* Ve Dunod et P. Vicq.

# DÉCRETS

## (N° 190)

[25 novembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

I. Est déclarée d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 90, entre Grenoble et Montbonnot, suivant la direction générale indiquée par un trait rouge sur le plan visé par l'ingénieur en chef du département de l'Isère, le 4 janvier 1894, et par le préfet, le 6 mars 1894, lequel plan restera annexé au présent décret.

L'ancienne route sera déclassée du jour où la nouvelle route aura été livrée à la circulation sur tout son parcours, et elle sera remise au département de l'Isère pour recevoir l'affectation indiquée dans la délibération du conseil général, en date du 3 avril 1894.

II. La dépense à la charge de l'État, évaluée à 262.500 francs, sera imputée sur les fonds inscrits annuellement au budget du ministère des travaux publics pour les rectifications des routes nationales.

III. Il est pris acte :

1° De l'engagement souscrit par le conseil général de l'Isère, dans sa délibération en date du 26 août 1893;

2° Des engagements souscrits par le conseil municipal de Grenoble, dans sa délibération du 29 mars 1895.

IV. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution des travaux, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

V. La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans à dater du présent décret.

# (N° 191)

[26 novembre 1895]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour le déplacement du dépôt de locomotives de la gare de Mohon (ligne de Reims à Charleville), conformément aux indications générales du plan dressé, le 12 juin 1893, par l'ingénieur principal de la compagnie des chemins de fer de l'Est ;

2° Pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de trois ans à dater de la promulgation du présent décret.

# (N° 192)

[3 janvier 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Bône-Guelma et prolongements, sur la ligne de Souk-Aras à Tébessa, à la gare de Morsott, pour l'allongement de la voie d'évitement, conformément au projet présenté le 10 septembre 1895, avec un détail estimatif dont le montant, primitivement fixé à 5.720 francs, a été réduit à 5.538 fr. 50, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

Les dépenses résultant de l'exécution du projet seront imputées sur le compte de 2 millions de francs ouvert, conformé-

ment à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte.

# (N° 193)

[24 janvier 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Est déclaré d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 11, des Basses-Pyrénées, de Mauléon à Bidache, dans la partie comprise entre la gare et la ville de Mauléon, tel qu'il est indiqué par une teinte rouge sur le plan général visé par l'ingénieur en chef, le 18 septembre 1893, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par le conseil municipal de Mauléon, dans sa délibération du 20 juillet 1893, de fournir une subvention de 1.200 francs;

3° L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de cette entreprise, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret.

# (N° 194)

[10 février 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour la transformation en station de la halte de Brain-sur-l'Authion

(Maine-et-Loire) et la déviation du tracé du chemin de fer d'intérêt local d'Angers à Noyant, nécessitée par l'établissement de la nouvelle station, conformément aux dispositions du plan du projet présenté, le 20 mars 1894, par la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer d'intérêt local de l'Anjou est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas terminées dans un délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

---

# (N° 195)

[10 février 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux d'agrandissement des gares de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey, entre Vitré et la limite des départements d'Ille-et-Vilaine et de la Manche, ainsi que les travaux de parachèvement à effectuer entre ces gares, conformément aux dispositions du plan, en date du 8 mai 1894, lequel restera annexé au présent décret;

2° Pour l'expropriation des terrains nécessaires à l'exécution desdits travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Ouest est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations des terrains nécessaires à l'exécution des travaux ne sont pas accomplies dans un délai de deux ans, à dater de la promulgation du présent décret.

# (N° 196)

[25 avril 1896]

*Décret qui rend obligatoire le système international d'unités électriques dans tous les marchés et contrats passés pour le compte de l'État, dans toutes les communications faites aux Services publics et dans les Cahiers des charges dressés par eux.*

Le Président de la République française

Décrète :

Art. 1er. — Dans tous les marchés et contrats passés pour le compte de l'État, dans toutes les communications faites aux services publics et dans les cahiers des charges dressés par eux, le système international d'unités électriques, tel qu'il est défini ci-après, sera seul et obligatoirement employé.

Art. 2. — L'unité électrique de résistance, ou *ohm*, est la résistance offerte à un courant invariable par une colonne de mercure à la température de la glace fondante, ayant une masse de $14^{gr},4521$, une section constante et une longueur de $106^{cm},3$.

Art. 3. — L'unité électrique d'intensité, ou *ampère*, est le dixième de l'unité électromagnétique de courant. Elle est suffisamment représentée pour les besoins de la pratique par le courant invariable qui dépose en une seconde $0^{gr},001118$ d'argent.

Art. 4. — L'unité de force électromotrice, ou *volt*, est la force électromotrice qui soutient le courant d'un ampère dans un conducteur dont la résistance est un ohm. Elle est suffisamment représentée pour les besoins de la pratique par les 0,6974 ou $\frac{1000}{1434}$ de la force électromotrice d'un élément Latimer Clark.

# (N° 197)

[12 juillet 1896]

*Décret rattachant au ministère des travaux publics le service des bacs et passages d'eau administrés par l'État.*

## RAPPORT

AU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

Monsieur le Président, les attributions des administrations des travaux publics et des finances, en ce qui concerne la gestion du service des bacs administrés par l'État, sont actuellement réparties entre les deux départements ministériels de la manière suivante :

Le département des travaux publics statue directement sur les questions qui ont trait à l'établissement des passages d'eau, à leur déplacement, à leur suppression. Il approuve les projets des travaux à exécuter aux abords des bacs pour en faciliter l'accès, et prononce sur les réclamations auxquelles l'établissement d'un passage d'eau peut donner lieu.

Le département des finances statue sur les adjudications et abonnements consentis pour l'amodiation des passages d'eau, les cahiers des charges qui servent de base à cette amodiation, la fixation ou la revision des tarifs des droits à percevoir par les fermiers, les demandes de réduction des prix de fermage, les demandes d'indemnité et de résiliation présentées par les fermiers, enfin sur toutes les questions qui concernent l'exploitation et la perception.

Cette dualité de services présente de nombreux inconvénients. Il en résulte, notamment dans l'instruction des affaires, des lenteurs et des complications qui ont souvent pour effet d'entraîner des interruptions plus ou moins prolongées dans l'exploitation des passages d'eau. De là mécontentement du public et obligation parfois onéreuse pour l'administration des ponts et chaussées d'assurer provisoirement le service, afin de ne pas priver les usagers d'un moyen de communication qui leur est indispensable pour leurs travaux ou pour leurs relations journalières,

Également convaincus des graves défauts de cette dualité de services, l'administration des travaux publics et l'administration des finances sont d'accord pour reconnaître qu'il serait plus rationnel et plus avantageux à tous égards que le service des bacs relevât exclusivement du ministère des travaux publics, sous la seule réserve que l'agrément des cautions présentées par les fermiers en garantie de leurs obligations restât attribuée à la régie, chargée de recouvrer les redevances.

Nous avons, en conséquence, l'honneur de vous proposer de rattacher définitivement au ministère des travaux publics toutes les questions relatives à la gestion du service des bacs administrés par l'État, en ne réservant au ministère des finances que la perception des redevances et l'agrément des cautions présentées par les fermiers des passages d'eau en garantie de leurs obligations.

Si vous approuvez nos propositions, nous vous prions de vouloir bien revêtir de votre signature le projet de décret ci-joint.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de notre profond respect.

*Le Ministre des travaux publics,*
TURREL.

*Le Ministre des finances,*
COCHERY.

---

Le Président de la République française,

Décrète :

Art. 1er. — A partir de la promulgation du présent décret, toutes les questions concernant l'amodiation des bacs et passages d'eau administrés par l'État sont placées dans les attributions du ministre des travaux publics.

Seule la perception des redevances continuera à être assurée par les soins du ministre des finances.

Art. 2. — Le ministre des travaux publics et le ministre des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois* et publié au *Journal officiel*.

---

# (N° 198)

[21 juillet 1896]

*Décret autorisant le sieur Masquilier fils à établir et à exploiter une grue électrique sur le quai (rive gauche) de l'embranchement du canal de Roubaix sur Tourcoing.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
Le Conseil d'État entendu,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Le sieur Masquilier fils, entrepreneur de travaux publics, demeurant à Tourcoing, est autorisé à établir et à exploiter une grue électrique sur le quai de rive gauche de l'embranchement du canal de Roubaix sur Tourcoing, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au présent décret.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### OBJET DE L'AUTORISATION.

Art. 1er. — L'outillage que le sieur Masquilier est autorisé à établir et à exploiter sur le quai du rivage de Tourcoing consiste en une grue électrique pour le chargement et le déchargement des bateaux.

Art. 2. — L'autorisation ne constitue aucun privilège en faveur du permissionnaire. L'usage de l'appareil est toujours facultatif pour le public, et il est subordonné aux nécessités du service général de la navigation, dont l'administration est seule juge.

Le rivage sur lequel il est installé reste affecté à l'usage du public, sous l'autorité exclusive des agents chargés de la police de la voie navigable.

L'administration se réserve le droit d'établir et d'autoriser toute autre personne à employer ou à mettre à la disposition du public tels appareils ou engins qu'elle jugera convenable, sans que le permissionnaire puisse élever aucune réclamation.

## TITRE II.

### EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — L'engin que le permissionnaire est autorisé à établir comprend :

1° Une grue électrique, d'une puissance de 1.000 kilogrammes, roulant sur rails.

La voie de roulement de la grue sera posée sur la rive gauche du canal, entre le pont-levis de l'Espierre et l'extrémité du mur de quai ; elle aura une longueur de 60 mètres et une largeur de 1m,30 et sera formée de rails et de contre-rails qui ne feront aucune saillie sur le pavage du quai. L'axe de la voie sera établi à 2m,60 de l'arête de ce quai ;

2° Un aqueduc sous la chaussée du quai pour loger le fil conducteur destiné à actionner la grue.

Cet aqueduc aura 50 centimètres d'ouverture, entre piédroits, et 70 centimètres de hauteur sous clef ; l'extrados sera à 80 centimètres en contre-bas du niveau de la chaussée.

Art. 4. — Le tracé et la longueur de la voie ferrée destinée au déplacement de la grue et en général toutes les dispositions de détail concernant cette grue et l'aqueduc seront déterminés par le ministre des travaux publics sur la présentation, par le permissionnaire, du projet d'exécution prescrit par l'article 5 ci-après.

. . . . . .

---

## TITRE IV.

### TARIFS.

Art. 25. — Pour indemniser le permissionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde le droit de percevoir pendant toute la durée de l'autorisation, pour l'usage de ses appareils, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 26. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service des appareils sont les suivantes :

1° Charbon de terre, les 1.000 kilogrammes, 50 centimes ;

2° Sable et gravier, les 1.000 kilogrammes, 45 centimes ;

3° Chaux et ciment, les 1.000 kilogrammes, 70 centimes ;

4° Grains, les 1.000 kilogrammes, 75 centimes ;

5° Laines et cotons, les 1.000 kilogrammes, 55 centimes ;

6° Bois, les 1.000 kilogrammes, 50 centimes ;

7° Pierres, les 1.000 kilogrammes, 1 fr. 10 ;
8° Fers et fontes, les 1.000 kilogrammes, 75 centimes.
9° Pulpes, les 1.000 kilogrammes, 50 centimes.

. . . . . .

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 199)

[25 juillet 1896]

*Décret approuvant la substitution à MM. Grammont et Faye de la société anonyme dite « Compagnie des tramways électriques d'Angers », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways d'Angers à Érigné et d'Angers à la Pyramide.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Grammont et Faye de la société anonyme dite « Compagnie des tramways électriques d'Angers », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways dont l'établissement, dans le département de Maine-et-Loire, a été déclaré d'utilité publique par le décret susvisé du 8 juillet 1895.

MM. Grammont et Faye demeureront personnellement et solidairement responsables avec ladite société, pendant un délai de dix ans à dater du présent décret, des engagements qu'ils ont contractés vis-à-vis de la ville d'Angers.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie des tramways électriques d'Angers, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une entreprise autre que la construction et l'exploitation du réseau de tramways mentionné à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par un décret rendu en conseil d'État.

---

(*) Voir le type *Ann.* 1888, p. 512, et *Journal officiel* du 1er août 1896.

# (N° 200)

[25 juillet 1896]

*Décret approuvant un traité passé entre le préfet de la Côte-d'Or et la compagnie des chemins de fer du Sud de la France, modifiant le cahier des charges annexé au décret du 11 octobre 1888.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité intervenu, le 13 juin 1896, entre le préfet de la Côte-d'Or, agissant au nom du département, d'une part, et la compagnie des chemins de fer du Sud de la France, d'autre part, pour la substitution, au raccordement prévu exclusivement pour les marchandises au cahier des charges annexé au décret du 11 octobre 1888, d'un raccordement ouvert au service des voyageurs et des marchandises entre la ligne de tramways de Semur à Saulieu et la gare de Semur, du réseau Paris-Lyon-Méditerranée.

Une copie certifiée conforme du traité précité, du 13 juin 1896, restera annexée au présent décret.

---

CONVENTION.

Entre les soussignés :

M. Louis Michel, préfet de la Côte-d'Or, agissant au nom de ce départment, en vertu de la délibération du conseil général, en date du 17 avril 1896.

D'une part :

Et M. Alfred Chassin, ingénieur de la compagnie des chemins de fer du Sud de la France, directeur du réseau de la Côte-d'Or, agissant au nom et pour le compte de cette compagnie, dont le siège est à Paris, 66, rue de la Chaussée-d'Antin, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le conseil d'administration dans sa séance du 1er mai 1896.

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Le raccordement prévu exclusivement pour les marchandises au cahier des charges de la concession de la ligne de Semur à Saulieu sera remplacé par une ligne nouvelle partant du Pertuisot et raccordant la ligne actuelle avec la gare de Semur Paris-Lyon-Méditerranée, qui sera ouverte au service des voyageurs et des marchandises.

Art. 2. — La construction de ce raccordement sera soumise, comme la ligne dont il fait partie, aux clauses et conditions du traité de rétrocession et du cahier des charges qui étaient joints au décret de concession du 11 octobre 1888, ainsi qu'à la convention du 10 janvier 1889.

Le capital de premier établissement du raccordement est garanti par le département de la Côte-d'Or, en dehors du maximum fixé par le décret du 11 octobre 1888, au taux de 4,65 0/0; mais il ne pourra dépasser la somme de 48.950 francs par kilomètre.

Une somme de 18.000 francs, représentant à forfait la dépense afférente au coût du raccordement au Pertuisot, ainsi qu'une partie de la remise des machines à construire à la gare de Semur Paris-Lyon-Méditerranée, restera à la charge de la compagnie du Sud de la France. En conséquence, cette somme sera déduite, soit de la dépense réelle, dans le cas où cette dépense serait inférieure au maximum calculé d'après le taux kilométrique ci-dessus indiqué, soit de ce maximum, dans le cas où la dépense réelle serait égale ou supérieure.

Art. 3. — Dans le cas où les besoins de l'exploitation de la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée forceraient l'administration à retirer l'autorisation qu'elle a accordée, le département prendrait les mesures nécessaires pour assurer le service de sa ligne de tramway de Semur-Saulieu; mais, dans le cas de la suppression du raccordement, le département continuerait à payer à la compagnie des chemins de fer du Sud de la France, pendant le temps qui resterait à courir de la concession, l'intérêt du capital garanti, sans que, dans aucun cas, l'État puisse être appelé à entrer en participation dans la garantie afférente audit raccordement.

Art. 4. — Le raccordement de la ligne de Semur à Saulieu à la gare de Semur Paris-Lyon-Méditerranée sera exploité dans les mêmes conditions que le réseau dont il fait partie, sous réserve expresse de l'application au tronc commun et à la gare commune de Semur des règlements en vigueur à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

Art. 5. — Les dépenses kilométriques d'exploitation de ce raccordement seront établies comme celles du réseau en exploitation; mais le surcroît des dépenses pouvant résulter pour la compagnie du Sud du traité convenu entre cette compagnie et la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, pour la substitution de l'exploitation en commun de la gare de Semur à l'exploitation du raccordement primitivement projeté au Pertuisot, sera ajouté auxdites dépenses kilométriques d'exploitation.

Art. 6. — La longueur du raccordement auquel s'appliqueront les conditions énoncées par la présente convention sera mesurée entre la

pointe de l'aiguille d'embranchement sur la ligne de Semur à Saulieu et l'extrémité de la voie à établir dans la cour de la gare de Semur Paris-Lyon-Méditerranée.

Art. 7. — La compagnie des chemins de fer du Sud de la France aura pour l'exécution des travaux qui la concernent un délai de neuf mois à partir de la date du décret approbatif de la présente convention.

Art. 8. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention, qui remplace et annule toutes autres précédentes, seront supportés par la compagnie des chemins de fer du Sud de la France.

Fait double à Dijon, le 13 juin 1896.

---

# (N° 201)

[7 août 1896]

*Décret approuvant un avenant au traité du 9 juin 1893, relatif à l'établissement d'une ligne de tramway entre Ouzouer-le-Marché et Orléans.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé l'avenant au traité du 9 juin 1893, passé, le 25 août 1894, entre le préfet du Loiret, au nom du département, d'une part, et la compagnie des tramways de Loir-et-Cher, d'autre part.

Ledit avenant restera annexé au présent décret.

---

AVENANT.

L'an 1894, le 25 août,
Entre :
M. Paul Bœgner, préfet du département du Loiret, agissant au nom et pour le compte du département, en vertu d'une délibération du conseil général, en date du 25 août,
D'une part ;

Et la compagnie des tramways de Loir-et-Cher, représentée par M. Faliès, administrateur délégué,

D'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — La compagnie est autorisée à porter immédiatement à 150.000 francs la dépense du matériel roulant.

Art. 2. — La compagnie renonce au remboursement, prévu par les troisième et quatrième paragraphes de l'article 5 de la convention du 9 juin 1893, de la partie du cinquième du capital fourni par elle, qui aura été employée en matériel roulant, se contentant du paiement des intérêts à 3,75 0/0 par an, pendant la durée de la concession.

Il est entendu également qu'en cas de déchéance, non seulement le paiement des intérêts sera suspendu, mais que le département prendra possession du matériel roulant sans en rembourser la valeur.

Art. 3. — Au cas où, dans un délai de cinq ans à partir de la rédaction de la présente convention, une nouvelle augmentation de dépense de matériel roulant serait autorisée, la dépense totale restant dans les limites du cinquième du capital de premier établissement, la compagnie s'engage également à renoncer au remboursement de ce complément de matériel roulant, soit en cas de déchéance, soit en fin de concession, la compagnie se contentant de l'intérêt à 3,75 0/0.

Art. 4. — Dans le cas où la compagnie n'entretiendrait pas en bon état la ligne et ses dépendances, y compris le matériel roulant, il sera sursis par le département au paiement des intérêts à 3,75 0/0 par an du cinquième du capital de premier établissement.

La décision sera prise par le préfet, la compagnie entendue, sauf recours au ministre des travaux publics.

---

# (N° 202)

[14 août 1996]

*Décret approuvant la substitution de la « Société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes » aux concessionnaires primitifs du réseau des chemins de fer d'intérêt local des Ardennes.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Beldant (Paul),

Beldant (Edmond) et Baërt (François), de la « Société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes », comme concessionnaire du réseau de chemins de fer d'intérêt local, dont l'établissement, dans le département des Ardennes, a été déclaré d'utilité publique par la loi ci-dessus visée du 9 août 1894.

Art. 2. — Il est interdit à la Société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation des lignes mentionnées à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

---

# (N° 203)

[23 août 1896]

*Décret modifiant l'article 41 des cahiers des charges annexés aux lois des 8 juin 1888 et 9 décembre 1891, relatives à l'établissement de deux lignes de chemins de fer d'intérêt local dans le département de la Haute-Savoie.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions de l'article 41 de chacun des cahiers des charges annexés aux lois précitées des 8 juin 1888 et 9 décembre 1891 sont modifiées ainsi qu'il suit :

« Les prix à percevoir pour le transport des voyageurs d'Etrembières aux Treize-Arbres et de Veyrier aux Treize-Arbres, sont portés de 3 fr. 20 et 5 francs à 4 fr. 50 pour la simple course, et à 7 francs pour l'aller et le retour.

« Une fois par mois, du 1er juin au 30 septembre, la société des chemins de fer du Salève devra mettre en circulation un train de plaisir aux prix fixés primitivement par les cahiers des charges. »

# (N° 204)

[23 août 1896]

*Décret modifiant l'article 23 du cahier des charges de la concession du tramway d'Annemasse à Samoëns, annexé au décret du 29 décembre 1888, relatif au tarif spécial des marchandises transportées par petite vitesse.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,
Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Les dispositions ci-après de l'article 23 du cahier des charges de la concession du tramway d'Annemasse à Samoëns et embranchements, annexé au décret précité du 29 décembre 1888, relatives au tarif spécial par wagon complet de marchandises transportées à petite vitesse :

« Minimum de chargement (5.000 kilogrammes) : Marchandises de 1re, 2e, 3e et 4e classes : prix de péage, 0 fr. 035 ; prix de transport, 0 fr. 015 ; total, 0 fr. 05 », sont supprimées et remplacées par les suivantes :

« Avec minimum de chargement de 7.500 kilogrammes : Marchandises de 1re, 2e, 3e et 4e classes : prix de péage, 0 fr. 045 ; prix de transport, 0 fr. 025 ; total, 0 fr. 07. »

# (N° 205)

[23 août 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de deux lignes de tramways dans le département de Loir-et-Cher.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans

le département de Loir-et-Cher, suivant les dispositions générales des plans ci-dessus visés, de deux lignes de tramways à traction mécanique destinées au transport des voyageurs et des marchandises : 1° entre Montrichard et le raccordement, à Cellettes, avec le chemin de fer d'intérêt général de Saint-Aignan-Noyers à Blois (faubourg de Vienne) ; 2° entre Oucques et Vendôme.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de quatre ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de Loir-et-Cher est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 10 août 1896, entre le préfet de Loir-et-Cher, agissant au nom du département, et la compagnie des tramways de Loir-et-Cher, pour la concession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du bordereau des prix ainsi que du cahier des charges y annexé, lequel sera applicable aux tramways de la Motte-Beuvron à Blois et de Blois à Ouzouer-le-Marché.

Ladite convention, le bordereau des prix, le cahier des charges, ainsi que les plans d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

Art. 4. — Pour l'application des articles 15 et 36 de la loi du 11 juin 1880 et 12 du règlement d'administration publique du 20 mars 1882, le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor pour l'ensemble des lignes désignées à l'article 3 est fixé à 135.554 fr. 35, comprenant le maximum de 88.800 francs fixé par le décret du 23 décembre 1886.

Le montant de la subvention annuelle du Trésor sera réglé pour le maximum du capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital d'après les bases fixées à la convention annexée au décret du 23 décembre 1886 et à la convention du 10 août 1896 et les frais d'exploitation d'après la convention précitée du 10 août 1896.

Dans tous les cas où, conformément à cette convention, le département participerait aux recettes de l'exploitation, l'État viendrait, au prorata de sa subvention, en partage des bénéfices réalisés par le département.

Art. 5. — Il est interdit à la compagnie des tramways de

Loir-et-Cher, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont concédées ou rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

---

CONVENTION.

L'an 1896, le 10 août,

Entre:

M. Duréault, chevalier de la Légion d'honneur, officier d'académie, préfet de Loir-et-Cher, agissant pour le compte du département, en vertu de la loi du 11 juin 1880 et des décrets des 6 août 1881, 20 mars 1882, 23 décembre 1885 et 30 janvier 1894, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi, et en vertu des délibérations du conseil général en date des 20 janvier et 22 août 1885, 14 septembre 1893 et 14 avril 1896, et des délibérations de la commission départementale en date des 2 décembre 1893, 13, 24 juin et 10 août 1896,

D'une part;

Et M. Faliès, administrateur délégué de la société anonyme dite compagnie des tramways de Loir-et-Cher, dont le siège social est à Blois, rue du Haut-Bourg, 5, déjà concessionnaire dans le département des deux lignes de tramways à vapeur, à voie de 1 mètre, de Blois à Ouzouer-le-Marché et de Lamotte-Beuvron à Blois (Vienne), en vertu du décret du 23 décembre 1886, qui a déclaré ces deux lignes d'utilité publique et en a homologué la concession par le département à M. Faliès, et du décret du 16 juin 1891, qui a autorisé la substitution de ladite société à M. Faliès, ledit M. Faliès agissant aujourd'hui au nom et pour le compte de ladite société, en vertu des pouvoirs réguliers qui lui ont été délégués par ladite société, à cet effet, par les délibérations du conseil d'administration en date des 11 août 1893 et 18 juin 1896,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Le préfet du département de Loir-et-Cher, concède à la compagnie des tramways de Loir-et-Cher, qui accepte, l'établissement et l'exploitation des deux nouvelles lignes de tramways à vapeur, à voie de 1 mètre, ci-après:

1° Ligne de Montrichard à Blois, partant de Montrichard où elle sera raccordée avec la gare de Montrichard de la ligne de Tours à Vierzon — passant par ou près Pontcher, Pontlevoy, Sambin, Monthou-sur-Bièvre et les Montils, — se raccordant avec la ligne d'intérêt général à voie de 1 mètre de Saint-Aignan à Blois, concédée à la compagnie des chemins de fer d'Orléans par la loi du 20 mars 1893, à ou près la station de Cellettes (avant la traversée du Beuvron), — et empruntant jus-

qu'à Blois (faubourg de Vienne), à titre de tronc commun, la partie de ladite ligne de Saint-Aignan à Blois comprise entre ce point de raccordement et la gare terminale de Blois (Vienne).

La compagnie des tramways de Loir-et-Cher s'engage à faire circuler ses voitures sur les lignes déjà concédées depuis le raccordement du tramway de Montrichard vers Blois avec le chemin de fer d'intérêt général de Saint-Aignan-Noyers à Blois (faubourg de Vienne) jusqu'à Blois (faubourg de Vienne);

2° Ligne d'Oucques à Vendôme, partant de la gare actuelle d'Oucques de la ligne de tramway à vapeur de Blois à Ouzouer-le-Marché, avec laquelle elle sera raccordée, passant par ou près Épiais, Faye, Rocé et Areines — et aboutissant à la gare de Vendôme de la ligne d'intérêt général de Blois à Vendôme et Pont-de-Braye, avec laquelle elle sera raccordée.

Art. 2. — Cette concession est faite pour un laps de temps qui commencera à la date du décret déclaratif d'utilité publique des deux lignes définies ci-dessus et prendra fin le 23 décembre 1936, date de l'expiration de la concession des lignes de Blois à Ouzouer-le-Marché et de Lamotte-Beuvron à Blois, — étant entendu que pour ces dernières lignes le département, par la présente convention, renonce à la faculté qu'il s'était réservée par l'article 16 du cahier des charges de la concession de ces deux lignes antérieures, de faire cesser ladite concession à l'expiration de la trentième année et que cette renonciation prendra date à partir de la déclaration d'utilité publique des deux nouvelles lignes.

Art. 3. — Cette concession est faite en vertu de la loi du 11 juin 1880 et des règlements d'administration publique pour l'exécution de cette loi et aux charges, clauses et conditions de la présente convention, ainsi que du cahier des charges et du bordereau des prix qui y sont annexés, à l'exécution desquels la compagnie des tramways de Loir-et-Cher déclare s'engager.

Ce cahier des charges est conforme au cahier des charges type des tramways annexé au décret du 6 août 1881, sauf l'adjonction des articles 7 *bis*, 7 *ter* et 32 *bis*, et les modifications introduites aux articles 6, 7, 11, 12, 15, 17, 19, 21, 32 et 38.

Art. 4. — Au point de vue de l'entretien et de l'exploitation, du rachat et de la déchéance, des tarifs et conditions de transport, des services publics et des clauses diverses, les deux nouvelles lignes faisant l'objet de la présente concession ne formeront qu'un tout avec les deux lignes déjà en exploitation, de façon à constituer un réseau unique régi par les mêmes charges, clauses et conditions.

A cet effet, à partir du jour de l'approbation de la présente concession par le décret déclaratif d'utilité publique des nouvelles lignes, le cahier des charges annexé à la présente convention sera seul appliqué dans tous ses effets à la fois à ces deux nouvelles lignes de Montrichard à Blois (Vienne) et d'Oucques à Vendôme, ainsi qu'à ces deux

anciennes lignes déjà exploitées de Lamotte-Beuvron à Blois (Vienne) et de Blois à Ouzouer-le-Marché.

Seront également applicables aux deux anciennes lignes énumérées ci-dessus les articles 14 et 15 de la présente convention.

Art. 5. — La construction et l'armement des deux lignes de tramways à vapeur qui font l'objet de la présente convention seront faits par la compagnie concessionnaire.

Ils comprendront :

La totalité des dépenses en travaux et fournitures d'objets mobiliers et immobiliers nécessaires au complet établissement et à l'exploitation de ces deux lignes, notamment :

Les études et la confection des projets définitifs, les plans de bornage et procès-verbaux de bornage et la confection des atlas d'ouvrage, etc. ;

Les acquisitions de terrains nécessaires à l'établissement de la plateforme des lignes, de leurs stations et de toutes leurs dépendances, telles que déviations de routes, chemins et cours d'eau et ateliers de réparations, à l'exception toutefois de la partie du sol des voies publiques de toute catégorie nécessaire à l'assiette des lignes et de leurs dépendances, qui sera livrée gratuitement à la compagnie concessionnaire ;

Tous les travaux d'infrastructure, y compris l'appropriation du sol des voies publiques traversées ou empruntées ;

Tous les travaux de superstructure ;

Tous les travaux de raccordement de la ligne de Montrichard à Blois (Vienne) avec la gare de Montrichard du chemin de fer de Tours à Vierzon et de la ligne d'Oucques à Vendôme avec la gare de Vendôme du chemin de fer de Blois à Pont-de-Braye, ainsi que les aménagements complémentaires nécessaires à la gare de Blois (Vienne), du tramway de Blois à Lamotte-Beuvron, pour y recevoir et desservir les trains de la ligne de Montrichard à Blois, et à la station d'Oucques, du tramway de Blois à Ouzouer-le-Marché, pour y recevoir et desservir les trains de la ligne d'Oucques à Vendôme ;

Les ateliers de réparation de la voie et du matériel avec leur outillage :

Le matériel fixe ;

La partie du mobilier des gares affectée à l'usage du public ;

Le matériel roulant, limité à cinq locomotives, quatorze voitures à voyageurs et trente-deux wagons et fourgons ;

Et les trois cinquièmes des frais d'entretien de la voie et des terrassements depuis l'ouverture à l'exploitation jusqu'au 1er janvier de l'année suivante.

Art. 6. — Les dépenses ainsi faites par la compagnie, conformément à l'article 5 ci-dessus, seront réglées dans les conditions suivantes :

Les travaux et fournitures seront comptés d'après les quantités réellement faites ou livrées et aux prix unitaires de la série des prix ci-annexée,

Les travaux et fournitures imprévus qui ne pourraient pas être réglés par cette série seraient comptés d'après leur prix de revient effectif qui, toutefois, serait augmenté d'une majoration de 15 0/0 sur la fraction des dépenses afférentes à ces travaux et fournitures exécutés directement par la compagnie, afin de lui tenir compte de la rémunération d'entreprise.

Les acquisitions de terrains seront comptées d'après les dépenses réelles effectuées par la compagnie, majorées de 15 0/0 pour frais généraux, frais d'administration et avance des capitaux.

L'ensemble des dépenses ainsi réglées sera majoré, pour frais de constitution du capital et de réalisation des emprunts, d'une somme fixée à forfait à 1,2 0/0 de ces dépenses totales.

En tous cas, et quoi qu'il arrive, le montant total des dépenses dont le département aura à tenir compte à la compagnie, y compris les majorations dont il vient d'être parlé, ne pourra jamais dépasser le chiffre obtenu en multipliant la somme de 41.000 francs par kilomètre par le total des longueurs à compter, au point de vue de la construction, pour ces deux nouvelles lignes, conformément à l'article 16 ci-après, en faisant application, s'il y a lieu, des maxima stipulés dans cet article 16.

Dans le cas où le montant total des dépenses effectives faites conformément à l'article 5 ci-dessus et réglées comme il vient d'être stipulé au présent article, y compris les majorations prévues plus haut, n'atteindrait pas le chiffre maximum stipulé au paragraphe précédent, il serait alloué, en outre, à la compagnie, à titre de prime d'économie, les deux tiers de l'écart entre ce montant total des dépenses effectives ainsi réglées et ce maximum.

C'est le chiffre définitif alloué à la compagnie, y compris cette prime d'économie, s'il y a lieu, qui fixera le montant du compte primitif du capital de premier établissement à porter en compte, tant en ce qui concerne la compagnie qu'en ce qui concerne le département et l'État.

Art. 7. — Sur les dépenses à porter en compte à la compagnie, conformément aux stipulations des articles 5 et 6 ci-dessus, constituant le capital primitif de premier établissement, le département paiera chaque mois à la compagnie des acomptes au fur et à mesure de l'exécution des dépenses et jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes de ces dépenses, constatées par des états de situation approuvés par l'administration, sans que le total de ces acomptes puisse dépasser les quatre cinquièmes du maximum fixé à l'article 6 ci-dessus.

Art. 8. — Lorsque ces deux lignes seront achevées et que chaque ligne aura été l'objet d'une réception définitive faite par les ingénieurs et approuvée par le préfet, le département paiera à la compagnie la somme nécessaire pour parfaire, avec les acomptes déjà payés, les quatre cinquièmes du capital primitif d'établissement, tel qu'il est défini par l'article 6 ci-dessus, y compris la prime d'économie, s'il y a lieu.

Art. 9. — Le dernier cinquième du capital primitif de premier établis-

sement sera fourni par la compagnie au moyen du capital-actions ou des obligations qu'elle sera autorisée à émettre conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

Ce cinquième du capital primitif de premier établissement ainsi fourni par la compagnie lui sera remboursé par le département avec intérêt à 4 0/0 par an, au moyen d'annuités, comportant à la fois cet intérêt et l'amortissement, calculées d'après le nombre d'années restant à courir entre le 23 décembre qui suivra la constatation des dépenses primitives de premier établissement, conformément à l'article 7 ci-dessus, et le 23 décembre 1936, date de l'expiration de la concession.

Toutefois, en cas de déchéance, le service de ces annuités cessera de plein droit, et le département sera libéré vis-à-vis de la compagnie de la dette de toute la fraction de ce cinquième du capital de premier établissement non encore amortie, tout en entrant immédiatement en jouissance du matériel roulant, jusqu'à concurrence de l'effectif stipulé à l'article 5 ci-dessus ou de son équivalent fixé soit d'un commun accord, soit à dire d'expert.

Art. 10 — Postérieurement à la clôture du compte primitif de premier établissement tel qu'il est défini à l'article 6 ci-dessus, il pourra, pour les deux lignes de Montrichard à Blois et d'Oucques à Vendôme, être ouvert un compte complémentaire de premier établissement pour travaux et aménagements complémentaires, tels que pose de seconde voie ou de voies d'évitement ou de garage, établissement de clôtures et de maisons de garde sur certains points spéciaux, construction de bâtiments ou d'abris à l'usage du public dans les gares existantes, agrandissement de ces gares, création de gares nouvelles, acquisition de matériel roulant, travaux et fournitures dont les dépenses seraient faites par la compagnie sur la demande du département et en vertu d'une autorisation spéciale et préalable du ministre des travaux publics.

Les dépenses à imputer ainsi au compte complémentaire de premier établissement seraient réglées conformément aux stipulations de l'article 6 ci-dessus.

Le montant en serait avancé par la compagnie, à qui le département le rembourserait, au fur et à mesure, sans intérêt, d'après les chiffres dont l'État aurait approuvé la passation au compte complémentaire de premier établissement, mais dans l'année seulement qui suivrait cette approbation.

Le montant des dépenses ainsi faites et dûment imputées au compte complémentaire de premier établissement s'ajouterait au fur et à mesure au capital primitif de premier établissement, et c'est le total qui constituerait le capital de premier établissement et servirait pour le calcul de la subvention annuelle à verser par l'État au département et du remboursement ultérieur à faire, s'il y a lieu, par le département à l'État, des avances ainsi faites par lui, conformément à l'article 12 ci-après.

En tout cas, et quoi qu'il arrive, le montant total du capital primitif et du capital complémentaire, c'est-à-dire le montant définitif du capital

de premier établissement, ne pourra jamais dépasser le chiffre obtenu en multipliant un maximum de 44.000 francs par kilomètre par la longueur totale des deux nouvelles lignes, comptée comme il est stipulé à l'article 6 ci-avant.

Art. 11. — Une amende de 50 francs par jour sera due au département par la compagnie si elle n'a pas mis en état d'exploitation la ligne d'Oucques à Vendôme dans un délai de deux ans à partir de l'approbation des projets d'exécution des tracés et des terrassements.

Il en sera de même pour la ligne de Montrichard à Blois (partie comprise entre Montrichard et le raccordement avec le chemin de fer de Saint-Aignan à Blois), à moins qu'à l'expiration de ce délai la partie du chemin de fer de Saint-Aignan à Blois comprise entre le point de raccordement près de Cellettes et la gare de Blois (Vienne) devant servir de tronc commun, ne soit pas encore en état d'exploitation, auquel cas l'amende en question commencerait à courir seulement de la date de la mise en exploitation de ce tronc commun.

Art. 12. — Les subventions de l'État resteront en entier acquises au département qui, par contre, sera seul chargé des remboursements à faire à l'État, s'il y a lieu, par application de l'article 15 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 13. — Il sera fait masse des recettes et des dépenses d entretien et d'exploitation de ces quatre lignes constituant le réseau de Loir-et-Cher, tel qu'il est constitué d'après l'article 4 ci-dessus.

Les chiffres de recettes brutes, impôts déduits, et des dépenses d'entretien et d'exploitation, par kilomètre et par an, qui entrent dans les calculs à faire pour l'application de la loi du 11 juin 1880 et des décrets portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi, seront établis en divisant le total, tant des recettes brutes, impôts déduits, que des dépenses d'entretien et d'exploitation de l'année écoulée, par le total des longueurs de toutes les lignes comptées, pour les deux anciennes lignes, d'après leurs longueurs effectives et officielles figurant actuellement dans les comptes et, pour les deux nouvelles, conformément à l'article 16 ci-après, en faisant application, s'il y a lieu, des maxima qui sont stipulés dans cet article 16.

En ce qui concerne l'exploitation, la ligne de Montrichard à Blois sera considérée comme aboutissant à la gare de Blois (faubourg de Vienne), d'où les trains normaux partiront et où ils devront aboutir, indépendamment des trains du chemin de fer d'intérêt général de Saint-Aignan à Blois (faubourg de Vienne). Toutefois, les trains de cette ligne, tout en restant entièrement et distinctement constitués sur tout leur parcours entre les gares extrêmes de Montrichard et de Blois, pourront être attelés en tête ou en queue des trains du chemin de fer de Saint-Aignan à Blois et remorqués par les machines de ces trains. La longueur à compter sera fixée ainsi qu'il est stipulé à l'article 16 ci-après, en ajoutant à la longueur effective, chaînée de Montrichard au point de jonction avec le chemin de fer de Saint-Aignan à Blois, la longueur

chaînée, elle aussi, du tronc commun emprunté à ce chemin de fer. Les recettes de cette ligne seront les recettes totales jusqu'en gare de Blois (Vienne). Dans les dépenses figureront les sommes attribuées à cette ligne dans la ventilation des frais d'entretien et d'exploitation du tronc commun de Cellettes à Blois (Vienne) et de la gare commune de Blois (Vienne), d'après les accords intervenus ou à intervenir à ce sujet entre toutes les parties intéressées, ou, au besoin, d'après les règles à imposer d'office par le ministre des travaux publics, toutes les parties intéressées entendues.

Il en sera de même pour la ligne d'Oucques à Vendôme, en ce qui concerne l'usage du tronc commun avec la ligne de Blois à Ouzouer-le-Marché et de la gare commune d'Oucques.

Art. 14. — La compagnie sera chargée, à ses risques et périls, de l'entretien et de l'exploitation de toutes les lignes du réseau de Loir-et-Cher, tel qu'il est défini à l'article 4 ci-dessus.

La dépense kilométrique d'entretien et d'exploitation à porter en compte chaque année ne pourra excéder le chiffre maximum F, résultant de la formule :

$$F = 1{,}200 + \frac{2R}{3}$$

dans laquelle R représente la recette brute kilométrique, impôts déduits, calculée comme il a été dit à l'article 13 ci-dessus, étant stipulé que toutes les lignes doivent être exploitées avec un nombre de trains par jour et dans chaque sens d'au moins, savoir :

Trois trains, tant que la recette brute kilométrique annuelle impôts déduits (R) est inférieure à 5.000 francs ;

Quatre trains quand la recette brute kilométrique annuelle, impôts déduits (R), sera comprise entre 5 000 et 6.500 francs ;

Et ainsi de suite, à raison d'un train de plus par chaque augmentation de 1.500 francs dans la recette brute kilométrique, impôts déduits (R).

Toutefois, dans le cas où l'ensemble des recettes brutes, impôts déduits, de tout le réseau, serait inférieur à 2.000 francs par kilomètre et par an, la compagnie serait autorisée à ne faire circuler que deux trains par jour et dans chaque sens sur celles des lignes dont la recette brute kilométrique annuelle, impôts déduits, serait inférieure à 2.000 francs. En tout cas, cette mesure ne pourrait être applicable qu'après l'expiration de la troisième année qui suivra l'ouverture à l'exploitation des nouvelles lignes.

Il est bien entendu que les nombres des trains par jour et dans chaque sens stipulés ci-dessus ne sont que des minima et que la compagnie concessionnaire devra toujours mettre en circulation le nombre de trains nécessité par le trafic, tant en voyageurs qu'en marchandises.

Le préfet pourra, en outre, après avis du contrôle et la compagnie entendue, exiger l'établissement de trains supplémentaires moyennant une allocation de 70 centimes au plus par kilomètre parcouru, étant stipulé que la dépense et la recette correspondante n'entreront pas en compte dans la formule d'exploitation.

Quand les dépenses annuelles réellement faites et dûment justifiées, y compris les frais généraux et frais d'administration, qui sont fixés à forfait au dixième des dépenses locales contrôlées et arrêtées, n'atteindront pas, par kilomètre, le maximum donné par la formule:

$$F = 1,200 + \frac{2R}{3}$$

elles seront majorées, à titre de prime d'économie, des deux tiers de la différence entre ce maximum et le montant des dépenses réelles. Ce sont les dépenses réelles, augmentées, s'il y a lieu, de cette prime d'économie, qui seront comptées à la compagnie concessionnaire comme dépenses d'entretien et d'exploitation.

Il y aura insuffisance de recettes quand la recette brute kilométrique annuelle, impôts déduits, pour les lignes de tout le réseau considérées dans leur ensemble, sera inférieure à la dépense kilométrique annuelle d'entretien et d'exploitation calculée comme il est stipulé ci-dessus.

Il y aura excédent dans le cas contraire.

Quand les recettes brutes, impôts déduits, seront inférieures aux dépenses d'entretien et d'exploitation, calculées comme il vient d'être dit ci-dessus, c'est-à-dire insuffisantes pour couvrir la somme réservée à la compagnie, les insuffisances par rapport à cette somme seront à la charge de la compagnie jusqu'au moment où elle pourra s'en rembourser comme il est dit ci-après.

A ces insuffisances s'ajoutera la moitié du total des insuffisances déjà portées ou à porter au compte des insuffisances pour les lignes de Blois à Ouzouer-le-Marché et de Lamotte-Beuvron à Blois (Vienne), tel qu'il sera arrêté à la clôture de l'exercice qui suivra la mise à l'exploitation des lignes de Montrichard à Blois et d'Oucques à Vendôme, étant entendu que la compagnie renonce à l'autre moitié de ces insuffisances antérieures.

Quand les recettes brutes, impôts déduits, seront supérieures aux dépenses d'entretien et d'exploitation, calculées comme il est dit plus haut, l'excédent sera, tout d'abord, conservé par la compagnie pour se rembourser, sans intérêt, des insuffisances calculées à ce moment comme il est dit au paragraphe précédent.

Le surplus seulement sera attribué au département pour venir en déduction des charges du capital de premier établissement et effectuer, s'il y a lieu, les versements que le département pourrait avoir à faire à l'État par application de l'article 12 ci-dessus.

Art. 15. — La compagnie devra constituer un fonds de réserve pour le renouvellement de la voie et de ses dépendances, ainsi que du matériel fixe et roulant.

A cet effet, elle devra prélever annuellement sur les parts de recettes qui lui sont attribuées à titre de prime d'économie, dans les dépenses d'entretien et d'exploitation à porter en compte, comme il est dit à l'article 14 ci-dessus, jusqu'à concurrence de 150 francs par kilomètre,

des sommes annuelles destinées à former un fonds de réserve dont le maximum est limité à 2.000 francs par kilomètre.

Ces prélèvements annuels seront suspendus tant que le fonds de réserve sera au complet de 2.000 francs par kilomètre et recommenceront quand ce fonds de réserve sera entamé, jusqu'à ce qu'il soit ramené de nouveau au complet des 2.000 francs par kilomètre.

Ce fonds de renouvellement restera la propriété de la compagnie, qui en touchera les intérêts et rentrera en libre possession de ce qui n'aurait pas été dépensé à l'expiration de sa concession. Mais la compagnie sera tenue de le déposer à une caisse agréée par le département et, en dehors des intérêts, elle ne pourra en retirer une fraction quelconque qu'avec l'autorisation du préfet et seulement pour solder les dépenses que le service du contrôle aura reconnues avoir le caractère de dépenses de renouvellement.

Les prélèvements à l'aide desquels sera constitué et alimenté ce fonds de renouvellement font partie intégrante des parts de recettes attribuées à la compagnie à titre de prime d'économie dans les dépenses d'entretien et d'exploitation.

Ce n'est qu'après la constatation régulière de leur emploi que les sommes employées en renouvellement, comme il est stipulé plus haut, et provenant du fonds de renouvellement, figureront en dépenses dans les calculs, tant du compte des insuffisances des recettes que du calcul du partage des excédents de recettes, s'il y a lieu, conformément aux stipulations de l'article 14 ci-dessus.

En cas de déchéance, la fraction non alors employée, comme il est dit ci-dessus, de ce fonds de renouvellement deviendrait, par le fait même de la prononciation de la déchéance, et sans qu'il soit besoin d'aucune formalité, la propriété du département.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le département aura le droit de saisir le fonds de renouvellement au même titre que les revenus du réseau (article 16 du cahier des charges) et de l'employer, concurremment avec ces revenus, à rétablir en bon état les voies ferrées et leurs dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Art. 16. — Les longueurs des deux nouvelles lignes faisant l'objet de la présente concession qui serviront à fixer les maxima, d'une part, du capital de premier établissement tant primitif que complémentaire, et, d'autre part, de la dépense d'exploitation à porter en compte, seront les longueurs réelles résultant d'un chaînage continu et contradictoire, ayant pour extrémités, savoir :

1° Pour la ligne de Montrichard à Blois (Vienne) :

*a*) En ce qui concerne le capital de premier établissement : d'un côté l'axe du trottoir des voyageurs de la gare locale de Montrichard, et, de l'autre, la pointe de l'aiguille de raccordement avec le chemin de fer d'intérêt général de Saint-Aignan à Blois ;

*b*) En ce qui concerne l'exploitation : d'un côté, l'axe du trottoir des voyageurs de la gare locale de Montrichard, et, de l'autre, l'axe du bâtiment des voyageurs de la gare de Blois (Vienne) ;

2° Pour la ligne d'Oucques à Vendôme :

*a'*) En ce qui concerne le capital de premier établissement : d'un côté, la pointe de l'aiguille de raccordement avec la ligne de Blois à Oucques et Ouzouer-le-Marché, et, de l'autre, l'axe du quai des voyageurs de la gare locale de Vendôme ;

*b'*) En ce qui concerne l'exploitation : d'un côté, l'axe du quai des voyageurs de la station d'Oucques, et, de l'autre, l'axe du quai les voyageurs de la gare locale de Vendôme.

Il est entendu, pour la ligne de Montrichard à Blois (Vienne), que les voies de raccordement avec la gare déjà existante de Montrichard du chemin de fer de Vierzon à Tours sont considérées comme voies de gare et n'entrent pas en compte dans le calcul des maxima de longueur en question et qu'il en est de même pour la ligne d'Oucques à Vendôme en ce qui a trait aux voies de raccordement avec la gare déjà existante de Vendôme du chemin de fer de Blois à Pont-de-Braye.

En tout état de cause, les longueurs à faire entrer en ligne de compte sont limitées aux maxima ci-après, savoir :

1° Pour la ligne de Montrichard à Blois (Vienne) :

En ce qui concerne le capital de premier établissement, à 31$^{km}$,500 ;

Et en ce qui concerne l'exploitation, à 39$^{km}$,500 ;

2° Pour la ligne d'Oucques à Vendôme :

En ce qui concerne le capital de premier établissement, à 19$^{km}$,500 ;

Et en ce qui concerne l'exploitation, à 20 kilomètres ;

Soit pour l'ensemble des deux lignes :

En ce qui concerne le capital de premier établissement, à 51 kilomètres ;

Et en ce qui concerne l'exploitation, à 59$^{km}$,500.

Art. 17. — La compagnie concessionnaire s'engage à n'employer dans la construction et dans l'exploitation que des matières et du matériel de provenance française et à n'utiliser que des Français comme agents de l'exploitation.

Art. 18. — La validité de la présente convention est subordonnée à la déclaration d'utilité publique des lignes de Montrichard à Blois (faubourg de Vienne) et d'Oucques à Vendôme, et à l'allocation par l'État du maximum de la subvention autorisée par la loi du 11 juin 1880 et les décrets portant règlement d'administration publique pour l'exécution de cette loi.

Pour la compagnie des tramways de Loir-et-Cher :

*L'administrateur délégué,*
FALIÈS.

*Le Préfet de Loir-et-Cher,*
DURÉAULT.

SÉRIE DES PRIX.

| NUMÉROS d'ordre | NATURE DES DÉPENSES | PRIX |
|---|---|---|
| | **1re PARTIE. — INFRASTRUCTURE.** | |
| | I. — FRAIS D'ÉTUDES. | |
| 1 | Frais d'études, de surveillance et de direction des travaux et frais généraux en général. Le kilomètre de tramway concédé..... | 1.000 » |
| | II. — TERRAINS. | |
| 2 | Terrains. — Les dépenses réelles d'acquisition de terrains seront remboursées à la compagnie avec une majoration de 15 0/0 pour frais généraux, frais d'administration et avances de capitaux. | |
| | III. — TRAVAUX. | |
| | **1re section. — Terrassements et ouvrages accessoires.** | |
| 3 | Terrassements, déblais de toute nature, y compris transport et emploi. Le mètre cube..... | 1 80 |
| 4 | Travaux accessoires sur les parties en déviation, règlement, perrés, murs de soutènement, gazonnage dans les talus, assainissements. Le kilomètre de tramway établi en déviation..... | 1.000 » |
| 5 | Rectification des routes et chemins et cours d'eau. — Passages à niveau, passages de dessertes et chemins ruraux. — Le kilomètre de tramway concédé..... ..... | 600 » |
| 6 | Etablissement de banquettes en gazon pour séparer la voie de la chaussee, caniveaux, parapets, drains à pierres sèches, réfection des chaussées en empierrement, enfin tous travaux accessoires sur les routes et chemins empruntés par le tramway. Le kilomètre de tramway établi sur routes et chemins ..... | 2.200 » |
| | **2e section. — Ouvrages d'art.** | |
| | 1° *Ouvrages pour l'écoulement des eaux.* | |
| 7 | Buses de 30 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire ..... | 10 » |
| 8 | Buses de 40 centimètres de diamètre. Le mètre linéaire ..... | 30 » |
| 9 | Aqueducs de 60 centimètres d'ouverture. Le mètre linéaire..... | 60 » |

| NUMÉROS d'ordre | NATURE DES DÉPENSES | PRIX |
|---|---|---|
| 10 | Ponceaux de 1 mètre d'ouverture. Le mètre linéaire | 115 » |
| 11 | Ponceau de 1 m. 50 d'ouverture. Le mètre linéaire | 145 » |
| 12 | Ponceaux de 2 mètres d'ouverture. Le mètre linéaire | 200 » |
| 13 | Ponceaux de 3 mètres d'ouverture. L'un | 3.500 » |
| 14 | Ponts de 4 mètres d'ouverture. L'un | 4.500 » |
| 15 | Pont de 6 mètres d'ouverture | 6.500 » |
| 16 | Le passage supérieur sur le chemin de fer de Juvisy à Tours et l'élargissement des ouvrages de la ligne de Vendôme à Blois (Etat) seront payés sur facture avec majoration de 8 0/0 pour frais généraux. | |
| | 2° *Ouvrages pour le rétablissement des voies de communication.* | |
| 17 | Le kilogramme de fer | » 50 |
| 18 | Béton de chaux hydraulique. Le mètre cube | 18 » |
| 19 | Maçonnerie de moellon de pierre sèche. Le mètre cube | 8 » |
| 20 | Maçonnerie de moellon de chaux hydraulique. Le mètre cube | 18 » |
| 21 | Pierre de taille des carrières du pays. Le mètre cube | 70 » |
| 22 | Moellon piqué ou tétué des carrières du pays. Le mètre cube | 40 » |
| 23 | Taille de pierre, surface vue. Le mètre carré | 8 » |
| 24 | Surface vue du moellon piqué. Le mètre carré | 8 » |
| 25 | Surface vue du moellon tétué. Le mètre carré | 4 » |
| | (Il est entendu que les prix unitaires ci-dessus du n° 17 au n° 25 ne sont applicables qu'aux travaux non prévus en bloc dans les autres prix de la série.) | |
| | 2° PARTIE. — SUPERSTRUCTURE. | |
| | I. — VOIE ET MATÉRIEL FIXE. | |
| 26 | Voie en acier, en rails Vignole de 15 kilogrammes le mètre linéaire posés sur traverses espacées de 80 centimètres, d'axe en axe, y compris boulons et éclisses en fer, tire-fonds, fourniture de ballast, pose et consolidation jusqu'à complet bourrage des traverses. Par mètre linéaire | 17 » |
| 27 | Changements, croisements de voie, par appareil et non compris les voies. L'un | 800 » |
| 28 | Plaques tournantes. L'une | 1.400 » |
| 29 | Ponts à bascule. L'un | 2.500 » |
| 30 | Grues fixes. L'une | 6.000 » |
| 31 | Alimentation d'eau. L'une | 5.000 » |

| NUMÉROS d'ordre | NATURE DES DÉPENSES | PRIX |
|---|---|---|
| | II. — STATIONS. | |
| 32 | Remise pour une machine, avec dortoir. L'une. | 6.000 » |
| 33 | Gares terminus de Montrichard et de Vendôme. Bâtiment des voyageurs, halle couverte, quais, trottoirs, cours, etc., y compris les raccordements avec les gares d'Orleans et de l'Etat. L'une | 18.000 » |
| 34 | Gares de bifurcation de Cellettes et d'Oucques, complément d'aménagements à la charge des lignes de Montrichard à Blois et d'Oucques à Vendôme. L'une | 10.000 » |
| 35 | Complément d'aménagements de la gare de Blois (Vienne), part contributive de la ligne de Montrichard à Blois | 5.500 » |
| | *Stations intermédiaires, savoir :* | |
| | Empierrement des cours, quais à bestiaux, abri avec petit magasin ou guérite en fer et briques, savoir : | |
| 36 | Pour une station de 1re classe | 3.500 » |
| 37 | Pour une station de 2e classe | 3.000 » |
| 38 | Pour une station de 3e classe | 2.500 » |
| 39 | Petit abri et aménagements divers pour une halte | 800 » |
| 40 | Téléphone, y compris fourniture et pose. Le kilomètre de ligne | 300 » |
| | 3e PARTIE. — MATÉRIEL ROULANT. | |
| 41 | Locomotive du poids de 15 tonnes en ordre de marche. L'une | 26.000 » |
| 42 | Voitures à voyageurs. L'une | 5.000 » |
| 43 | Voitures, fourgons-poste. L'une | 4.500 » |
| 44 | Fourgons. L'un | 3.500 » |
| 45 | Wagons couverts ou tombereaux. L'un | 3.000 » |
| 46 | Wagons plats. L'un | 1.500 » |
| 47 | Grues roulantes. L'une | 6.000 » |
| 48 | Frein à vide continu à installer sur la machine. Par machine | 1.500 » |
| 49 | Frein à vide, à huit sabots, pour voitures, fourgons, avec appareils de commande à l'intérieur. Par véhicule | 1.000 » |
| 50 | Frein à vide, à quatre sabots, pour voitures et fourgons. Par véhicule | 500 » |
| 51 | Boyaux et raccords dont seront munis les wagons pour la communication de l'appareil de la machine avec les voitures et les fourgons. Par wagon | 200 » |
| 52 | Pièces de rechange | 25.000 » |

| NATURE DES DÉPENSES | QUANTITÉS |
|---|---|
| ÉNUMÉRATION DES PIÈCES DE RECHANGE. | |
| Essieux de locomotives | 6 |
| Bielles | 4 |
| Manivelles motrices | 4 |
| Pistons | 2 |
| Tiroirs complets | 2 |
| Cylindres | 2 |
| Jeux de coussinets pour locomotive | 2 |
| Essieux montés des voitures et wagons | 8 |
| Jeux de ressorts de suspension pour voitures | 2 |
| Plaques de garde : voitures et wagons | 4 |
| Jeux de ressorts de suspension pour wagons | 4 |
| Boîtes à huile | 14 |
| Coussinets de voitures et wagons | 20 |
| Tampons de voitures et wagons | 6 |
| Faux tampons de voitures et wagons | 14 |
| Tampons de machines | 2 |
| Faux tampons de machines | 2 |
| Crochets de traction | 14 |
| Ressorts de traction | 14 |
| Ressorts de choc | 2 |
| Rails de 8 mètres | 40 |
| Boulons d'éclisses | 500 kil. |
| Tire-fonds | 1.500 kil. |
| Boulons assortis pour machines, voitures et wagons | 500 kil. |
| Glace pour voitures, fermetures de portes et petites pièces diverses pour voitures et wagons, telles que : mains de choc, menotte de suspension, axes, clavettes, etc. | |

NOTA. — Les travaux d'entretien, depuis l'ouverture jusqu'au 31 décembre de l'année courante, seront payés sur états justificatifs et dans la proportion fixée par la convention.

Dressé en triple pour être annexé à la convention de concession, en date du 10 août 1896.

Pour la Compagnie des tramways de Loir-et-Cher :

*Le préfet de Loir-et-Cher*, DURÉAULT.

*L'administrateur délégué*, FALIÈS.

## CAHIER DES CHARGES.

---

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — Les deux lignes concédées sont les lignes suivantes, savoir:

1° La ligne de Montrichard à Blois (faubourg de Vienne), à construire seulement entre Montrichard (où elle se raccordera avec la gare de Montrichard du chemin de fer de Tours à Vierzon) et son raccordement avec le chemin de fer d'intérêt général à voie de 1 mètre de Saint-Aignan à Blois (Vienne) en un point à déterminer à ou près Cellettes, avant la traversée du Beuvron, et empruntant ensuite, à titre de tronc commun, la partie de ce chemin de fer comprise entre ce point de raccordement et la gare de Blois (Vienne), qui servira de gare commune et à exploiter entre les gares de Montrichard et Blois (Vienne);

2° La ligne d'Oucques à Vendôme, à construire en entier entre la station d'Oucques du tramway à vapeur de Blois à Ouzouer-le-Marché, avec laquelle elle sera raccordée, et Vendôme (où elle se raccordera à la gare de Vendôme du chemin de fer d'intérêt général de Blois à Pont-de-Braye) et à exploiter entre les gares d'Oucques et de Vendôme.

*Gares et stations.*

Art. 11. — Les trains normaux s'arrêteront seulement aux gares, stations, haltes et arrêts officiels désignés pour prendre ou laisser les voyageurs, bagages, messageries et marchandises.

Il pourra toutefois, avec l'autorisation du préfet, être établi, en outre des trains normaux, des trains régionaux pour desservir des foires et marchés, qui pourront prendre ou laisser des voyageurs, des messageries et des marchandises en dehors des gares, stations, haltes et arrêts officiels, sur des points désignés à cet effet.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés, lors de l'approbation des projets définitifs, sur la proposition de la compagnie concessionnaire et après enquête, conformément à l'article 10 du décret portant règlement d'administration publique du 6 août 1881.

Il est toutefois entendu dès à présent qu'en outre des raccordements avec les gares de Montrichard, Cellettes, Oucques et Vendôme, appartenant à d'autres lignes, qui sont visées ci-dessus à l'article 2, il sera

établi des gares, stations et haltes au moins sur tous les points indiqués ci-après :

Sur la ligne de Montrichard à Blois (Vienne) : à Montrichard, Pontcher, Pontlevoy, Sambin, Monthou-sur-Bièvre, les Montils, Seur et Chitenay ;

Et sur la ligne d'Oucques à Vendôme : à Épiais, Faye, Rocé et Areines.

*Le reste comme au type* (*).

# (N° 206)

[23 août 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway entre Lyon et Cusset-Villeurbanne (convention et cahier des charges y annexés).*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, à voie de 1 mètre, destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries entre Lyon et Cusset-Villeurbanne, avec embranchement de la place de la Bascule à la place Croix-Luizet.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Lyon est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 6 août 1896, entre le maire de Lyon, au nom de la ville, et la compagnie lyon-

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 26 août 1896.

naise de tramways, pour la rétrocession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

---

CONVENTION.

Entre la ville de Lyon, représentée par M. le Dr Gailleton, grand-officier de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, son maire, agissant en vertu :

1° De la loi du 5 avril 1884 ;

2° De la loi du 11 juin 1880 ;

3° Des délibérations du conseil municipal de Lyon, en date des 8 février 1892, 26 décembre 1893, 2 octobre 1894 et 23 avril 1895,

D'une part ;

Et la compagnie lyonnaise de tramways, dont le siège est à Lyon, 232, avenue des Ponts, représentée par M. Désiré d'Estouvelles, directeur honoraire au ministère de la guerre, commandeur de la Légion d'honneur, président du conseil d'administration de ladite compagnie, agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 10 mai 1893, ci-annexée,

D'autre part :

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Lyon s'engage à demander, dès à présent, à l'État la concession d'une ligne de tramways partant de Lyon, place des Cordeliers, rive droite du Rhône, pour aboutir à Cusset, hameau de Villeurbanne, avec embranchement de la place de la Bascule à la place Croix-Luizet.

Art. 2. — La ville de Lyon s'engage à rétrocéder cette concession à la compagnie lyonnaise de tramways, qui, de son côté, s'oblige par la présente convention à accepter cette rétrocession, à exécuter les travaux et faire l'exploitation à ses frais, risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt, comme substituée aux droits et obligations de la ville de Lyon, tels qu'ils sont établis dans un cahier des charges dressé conformément au type annexé au décret du 6 août 1881 et joint à la présente convention.

Art. 3. — Dans le cahier des charges, il est dérogé au type réglementaire :

*a*) Pour l'article 11, qui prévoit des arrêts fixes et non des arrêts en pleine voie à la demande des voyageurs ;

*b*) Pour l'article 23, qui comporte :

1° Des prix de transport des voyageurs qui sont établis par sections et non par kilomètre et comprennent tous les impôts ;

2° Le transport des enfants qui voyagent gratuitement au-dessous de quatre ans et payent place entière au-dessus de cet âge.

c) Pour les articles 6, 10, 11, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 38 et 39, qui sont supprimés ou modifiés comme ne s'appliquant pas au genre de service du tramway qui est affecté au transport des voyageurs seulement.

Art. 4. — La compagnie lyonnaise de tramways s'engage à payer annuellement à la ville de Lyon, pour droit de stationnement, à raison de l'exploitation de cette ligne, la somme de 1.800 francs à forfait.

Art. 5. — La compagnie lyonnaise de tramways s'engage à n'employer pour la construction et l'exploitation que du personnel français et du matériel fixe et roulant de provenance française.

Art. 6. — Avant la signature de l'acte de concession, le rétrocessionnaire déposera à la caisse des dépôts et consignations une somme de 15.000 francs en numéraire ou en rente sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert, au profit de ladite caisse, de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise.

Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Lyon.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle aura été faite au secrétariat de la préfecture du Rhône.

Art. 8. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition, d'impression ou autres, auxquels la présente convention pourra donner lieu, seront à la charge de la compagnie rétrocessionnaire.

Fait en double exemplaire à Lyon, le 6 août 1896.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs et éventuellement des messageries.

La traction aura lieu par moteur mécanique.

Art. 2. — La ligne principale partira de la place des Cordeliers, près du pont Lafayette, et empruntera les voies publiques ci-après dési-

gnées : quai de l'Hôpital, pont Lafayette, quai des Brotteaux, rue Bugeaud, boulevard des Brotteaux, cours Vitton, place de la Bascule, cours Vitton prolongé.

L'embranchement de la place de la Bascule à la place Croix-Luizet partira de la place de la Bascule et empruntera la grande rue des Charpennes.

Pour la traversée du pont Lafayette, la ligne empruntera les voies de la ligne du pont Lafayette à l'asile de Bron, déjà concédée à la compagnie lyonnaise de tramways.

Si pendant une période d'un an à dater de l'ouverture à l'exploitation les accidents se renouvelaient trop souvent, le concessionnaire devra, sur la réquisition de l'administration, reporter la tête de ligne au bout du pont Lafayette, sur la rive gauche du Rhône.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 207)

[23 août 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer entre la mine de Champigneulles et le chemin de fer de l'Est.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique le chemin de fer reliant la partie sud de la mine de Champigneulles au chemin de fer de l'Est.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit chemin de fer ne sont pas accomplies dans le délai de dix-huit mois à partir du présent décret.

Art. 2. — MM. Simon, Lemut et Cie, Keller et Bourgeois, sont autorisés à construire ce chemin de fer à leurs frais, risques et périls, suivant le tracé indiqué au plan ci-dessus visé, et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges également ci-dessus visé.

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 31 août 1896.

Les susdits plan et cahier des charges resteront annexés au présent décret.

---

CAHIER DES CHARGES.

---

TITRE I.

TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de l'entrée de la mine de Champigneulles (partie sud) et aboutira à la ligne de Paris à Avricourt.

Il sera établi conformément aux indications du plan d'ensemble présenté, à la date du 6 novembre 1895, par MM. Simon, Lemut et Cie, Keller et Bourgeois.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 208)

[7 septembre 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions pour l'installation sur trottoir de la voie du tramway de Saint-Étienne à Rive-de-Gier.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter conformément au projet présenté, le 28 juillet 1893, par la compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Étienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions, pour l'installation sur trot-

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1888, p. 454, et *Journal officiel* du 10 septembre 1896.

toir de la voie du tramway de Saint-Étienne à Rive-de-Gier, entre l'octroi de Saint-Étienne et Saint-Chamond.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux mentionnés dans l'article 1er ne sont pas accomplies dans un délai de trois ans à partir de la promulgation du présent décret.

---

# (N° 209)

[11 septembre 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'un tramway entre Lyon et Caluire.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics.

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction électrique, destinée au transport des voyageurs entre le boulevard de la Croix-Rousse, à Lyon, et Caluire (au droit de la rue Vignolles, près la place de l'Église).

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département du Rhône est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 14 août 1896, entre le préfet du Rhône, au nom du département, et M. Durand (Alexandre), pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

---

CONVENTION.

Entre M. Rivaud, préfet du Rhône, commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'instruction publique, agissant :

1° En vertu de la loi du 11 juin 1880;

2° De la délibération du conseil général du Rhône, en date du 28 août 1895,

Et sous réserve du décret déclaratif d'utilité publique,

D'une part ;

Et M. Durand (Alexandre), demeurant à Lyon, 52, rue Duquesne,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — M. le préfet du Rhône, au nom du département, concède à M. Durand, qui accepte, la construction et l'exploitation d'un tramway à traction électrique, à voie de 1 mètre, partant du boulevard de la Croix-Rousse, en face la gare du funiculaire de la place Croix-Pâquet, au boulevard de la Croix-Rousse, pour aboutir à Caluire, au droit de la rue Vignolles, près la place de l'Église.

Art. 2. — M. Durand s'engage à exécuter la ligne du boulevard de la Croix-Rousse à Caluire, qui fait l'objet de la présente convention, à ses frais, risques et périls, sans subvention ni garantie d'intérêt et en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — Dans ce cahier des charges, il est dérogé au type annexé au décret du 6 août 1881 pour les articles suivants : articles 7, 11, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 et 34.

Art. 4. — Pour l'exécution des travaux et l'exploitation du tramway, M. Durand devra, dans les six mois à dater du décret déclaratif d'utilité publique, constituer une société anonyme suivant les formes prévues par la loi du 24 juillet 1867. Ladite société sera substituée au concessionnaire et deviendra solidairement responsable, avec lui, des engagements contractés envers le département du Rhône.

Art. 5. — M. Durand s'engage à n'employer que du matériel de provenance française et à n'employer pour la construction et l'exploitation que des agents de nationalité française.

Art. 6. — Les frais de timbre, d'enregistrement et d'expédition auxquels donnera lieu la présente convention seront à la charge de M. Durand.

Fait à Lyon, le 14 août 1896, en double exemplaire.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — La ligne de tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destinée au transport des voyageurs seulement.

La traction aura lieu par moteurs électriques avec ligne aérienne.

Art. 2. — La ligne aura son point de départ sur le boulevard de la Croix-Rousse, en face de la gare du funiculaire de la place Croix-Pâquet, et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

Boulevard de la Croix-Rousse ;

Place de la Croix-Rousse ;

Chemin de grande communication n° 1, de Lyon à Saint-Trivier, jusqu'au droit de la rue Vignolles.

Art. 3. — Les projets d'exécution seront présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de six mois à partir de la même date. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que la ligne entière puisse être livrée à l'exploitation dans un délai d'un an à partir de la même date.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

. . . . . .

Art. 11. — Les trains auront des arrêts fixes.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Au droit du funiculaire de la place Croix-Pâquet ;

2° A l'angle de la place de la Croix-Rousse, au droit de la montée de la Grand'Côte ;

3° A l'octroi, au droit de la montée de la Boucle ;

4° Au droit du croisement de la ligne du chemin de fer de Lyon à Sathonay ;

5° Au droit du chemin des forts ;

6° Au terminus, au droit de la rue Vignolles.

*Le reste comme au type* (*).

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 16 septembre 1896.

# (N° 210)

[11 septembre 1896]

*Décret portant modification au tracé de la ligne de tramway des Quatre-Chemins à Voiron (Isère).*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'Etat entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est modifié, conformément au plan d'ensemble ci-dessus visé, le tracé de la ligne de tramway des Quatre-Chemins à Voiron, dans la traversée de Voiron, entre la rue du Colombier et le point terminus de la ligne, au pied de l'abri à voyageurs de la gare Paris-Lyon-Méditerranée. Le nouveau tracé suivra la rue Dugueyt-Jouvin, traversera la route nationale n° 92, puis empruntera la rue de la Passerelle, la rue des Fabriques et le chemin du Gazomètre.

Le plan susvisé du nouveau tracé restera annexé au présent décret.

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 211)

[17 janvier 1896]

*Procédure. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer sur un recours formé contre une décision ministérielle dont le retrait implicite résulte tant des mesures administratives prescrites depuis au préfet par le ministre que des observations présentées par ledit ministre sur la communication du recours.* — (Sieurs Signard, Gevelot et autres.)

Considérant que les mesures administratives prescrites au préfet de la Côte-d'Or par le ministre des travaux publics, à la date du 12 février 1894, ainsi que les observations présentées par lui le 14 mars 1895, doivent être considérées comme emportant nécessairement le retrait de la décision ministérielle et de l'arrêté préfectoral attaqués ; qu'ainsi la requête des sieurs Signard, Gevelot et autres est devenue sans objet... (Il n'y a lieu de statuer sur la requête des sieurs Signard, Gevelot et autres.)

## (N° 212)

[17 janvier 1896]

*Travaux publics. — Chemins de fer. — Difficultés relatives à l'application d'une convention intervenue entre la Compagnie et l'État. — Compétence.* — (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.)

*La décision par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté une demande d'intérêts présentée par une compagnie de chemins de fer, à raison du retard apporté par l'État au règlement de la*

*part de dépense lui incombant dans la construction de certains ouvrages d'une ligne de chemins de fer, n'est pas susceptible d'être déférée directement au conseil d'État par la voie contentieuse. — L'examen du recours formé contre cette décision implique l'appréciation des droits et obligations découlant respectivement pour les parties du contrat de concession, et les conventions de cette nature constituent des marchés de travaux publics sur lesquels il appartient au conseil de préfecture de statuer en premier ressort* (*).

Considérant que la compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien, chargée par décision du ministre des travaux publics du 19 juin 1890, prise en vertu des dispositions de l'article 15 de son contrat de concession, de l'exécution de divers travaux dans l'intérêt de l'État, soutient qu'en vertu de cette convention elle doit être considérée comme un mandataire et qu'elle a droit, par suite, de réclamer le paiement des intérêts des sommes qu'elle a déboursées à partir du jour où elle en a fait l'avance ;

Considérant que l'examen de cette requête implique l'appréciation des droits et obligations découlant respectivement pour les parties des stipulations du contrat de concession ; que les conventions de cette nature constituent des marchés de travaux publics et que c'est au conseil de préfecture qu'il appartient, aux termes de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, de connaître des contestations soulevées par leur application ;

---

(*) En principe, et à moins d'exceptions résultant de textes formels, c'est au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer sur les contestations auxquelles peuvent donner lieu les conventions financières insérées dans un marché de travaux publics ; en effet, les clauses de cette nature font corps avec le marché, elles déterminent certaines conditions de son exécution et les difficultés auxquelles elles peuvent donner lieu ne sauraient être tranchées sans que le juge examine ce marché lui-même. (Voy. Compagnie des docks et entrepôts de Marseille, 11 janvier 1889, *Ann.* 1890, p. 54 ; — Compagnie de Lyon, 19 fév. 1892. *Ann.* 1893, p. 316 ; — Compagnie de Lyon, 8 février 1895, *Arr. du C. d'Et.*, p. 136. — Voy. encore : Tribunal des conflits, ville de Lyon, 16 décembre 1876, *Arr. du C. d'Et.*, p. 912.) On trouve une exception au principe ci-dessus rappelé, quand il s'agit des conventions financières passées entre l'Etat et les grandes compagnies de chemins de fer, relativement à la garantie d'intérêts et au partage des bénéfices : dans ce cas, c'est au ministre des travaux publics, sauf recours au conseil d'Etat, et non au conseil de préfecture qu'il appartient de statuer. [Voy. décret du 6 juin 1863 (art. 19 et suiv.) relatif à la Compagnie de Lyon ; décret du 6 mai 1863 (art. 18 et suiv.) relatif aux Compagnies d'Orléans, de l'Ouest et du Midi.]

Considérant que la décision attaquée ne fait pas obstacle à ce que la Compagnie requérante porte sa demande devant cette juridiction et qu'elle n'est pas recevable à en saisir directement le conseil d'État... (Rejet.)

---

# (N° 213)

[17 janvier 1896]

*Travaux publics. — Voirie (grande). — Canaux de navigation. Service de halage.* — (Sieurs Fidon et fils.)

*Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les contestations entre l'État et le concessionnaire du service de halage par bêtes de trait sur des canaux ou rivières canalisées* (*).

---

(*) Un décret en conseil d'Etat, en date du 19 juin 1875, a érigé en service public monopolisé le halage des bateaux par bêtes de trait sur l'ensemble des rivières canalisées et canaux reliant la région de l'Aisne à la Belgique (Escaut, Scarpe, canal de Saint-Quentin, etc.), et ce service a été confié à un concessionnaire par voie d'adjudication. L'adjudicataire devait fournir les chevaux nécessaires, organiser les relais, effectuer la traction des bateaux dans des conditions fixées par le cahier des charges : le halage ainsi établi était obligatoire pour les mariniers qui payaient des taxes destinées à rémunérer le concessionnaire de son travail.

Des difficultés se sont élevées entre le concessionnaire et l'Etat sur l'interprétation du cahier des charges, et le litige a été porté devant le conseil de préfecture, puis en appel devant le conseil d'Etat.

M. le commissaire du gouvernement Romieu a soulevé la question de compétence du conseil de préfecture, c'est-à-dire de la nature du marché passé entre le sieur Fidon et l'Etat pour le halage sur les 1er et 2e lots du canal de Saint-Quentin. Est-ce un marché de travaux publics entraînant la compétence du conseil de préfecture? Est-ce, au contraire, un marché de transport ou de fourniture pour lequel la compétence appartient au conseil d'Etat statuant en premier et dernier ressort ? M. le commissaire du gouvernement s'est prononcé dans ce dernier sens et a conclu en conséquence à ce que le conseil d'Etat annulât la décision du conseil de préfecture pour incompétence et, retenant l'affaire, statuât lui-même au fond; à l'appui de cette opinion il a fait valoir les motifs suivants:

1° Le marché ne comporte l'exécution d'aucun ouvrage public, si minime qu'il soit: il consiste uniquement dans la fourniture de chevaux

*Interprétation. — Distance parcourue. — Prix du halage. — Décidé, par application du cahier des charges et d'un arrêté préfectoral y annexé, dont les adjudicataires du service de halage avaient accepté les dispositions avant de soumissionner, que le halage devait être rétribué d'après la longueur déterminée audit arrêté et non d'après la longueur effective.*

*Navigation de nuit. — Majoration de prix réclamée. — L'arrêté préfectoral, dont les dispositions ont été acceptées par les adjudicataires du service du halage, portant que l'augmentation du prix du halage pour le service de nuit ne sera pas appliquée lorsque la navigation de nuit aura été rendue obligatoire par les ingénieurs en exécution du règlement de police du canal, aucune augmentation de prix n'est due aux adjudicataires, alors qu'ils n'établissent pas que les ingénieurs aient prescrit la navigation*

---

et dans le transport des bateaux au moyen de ces chevaux. C'est un véritable service de relais de poste sur rivières et canaux; 2° Le service n'est pas organisé dans l'intérêt du canal ou de la rivière canalisée, car, partout ailleurs, le halage est libre sur les canaux et rivières, et le décret du 19 juin 1875 n'a été fait que dans l'intérêt des mariniers, c'est-à-dire des transporteurs, pour leur assurer des relais convenables et les garantir contre la mobilité des prix qui résulte de la libre concurrence. Il n'a donc en vue que l'usage de la voie de navigation, absolument comme les services d'omnibus concédés par les villes n'ont pour but que l'usage des voies terrestres; or, les services d'omnibus ne sont pas considérés par la jurisprudence comme des marchés de travaux publics; 3° Il est impossible de considérer, dans l'espèce, comme un élément de travail public, l'obligation imposée au concessionnaire d'établir des bureaux et abris à l'extrémité de chaque lot et de construire ses écuries suivant des places approuvées par l'administration, sur des terrains fournis par le canal. En effet, cette obligation, purement accessoire au service lui-même, est simplement éventuelle, car le concessionnaire a la faculté de louer des locaux pour ses écuries et ses abris, et ce n'est qu'à défaut de location qu'il doit construire: les constructions qu'il peut ainsi, subsidiairement, être amené à faire, doivent être élevées en dehors des digues, c'est-à-dire en dehors de l'ouvrage public, et ne font pas retour à l'Etat en fin de concession. D'ailleurs, des dispositions du même genre existent dans les contrats des Compagnies d'omnibus, dont les bureaux sont même souvent établis sur la voie publique et n'ont jamais suffi à transformer ces contrats en marchés de travaux publics; 4° Enfin, lors de l'élaboration du décret du 19 juin 1875, l'assemblée générale du conseil d'Etat a supprimé une clause du projet du gouvernement attribuant compétence au conseil de préfecture et indiqué, dans son avis, que cette compétence lui paraissait très douteuse. (Voy. Picard, *Traité des Eaux*, t. III, p. 459.) Par toutes ces raisons, le halage ne comportant la création d'aucun outillage fixe, c'est-à-dire d'aucun travail public, semblerait devoir être assimilé aux marchés de

*de nuit en dehors des cas prévus par le règlement de police du canal.*

*Sur les conclusions des requérants tendant à ce que le service de halage leur soit payé à raison d'une longueur de 34 kilomètres :* — Considérant que, d'après l'article 1er de l'arrêté préfectoral du 16 novembre 1887 annexé au cahier des charges et pris en exécution de l'article 2 du décret du 19 juin 1875 : l'adjudicataire du lot n° 1 sera tenu de haler, en amont de l'écluse de Lesdins, chaque bateau montant jusqu'à la place qui lui sera assignée dans la rame en voie de formation, chaque bateau descendant à partir du point où il se trouvera lors de l'arrêt de la rame dans la gare de Lesdins ; les taxes de halage pour le parcours total de chaque lot seront réglées d'après la longueur de 18 kilomètres pour le 1er et de 14 kilomètres pour le second, soit 32 kilomètres

---

fourniture et de transport, de même que le remorquage, tandis que le touage, qui implique la pose d'une chaîne noyée, c'est-à-dire un véritable travail, serait un vrai marché de travaux publics, et cette différence serait de la même nature que celle qui explique la dualité de compétence pour les marchés des omnibus et pour les marchés de tramways, ces derniers seuls, à raison de la pose des rails, étant considérés comme marchés de travaux publics.

Le Conseil d'Etat, statuant au contentieux, n'a pas adopté ces conclusions et a reconnu la compétence du conseil de préfecture. Cette décision marque un pas de plus dans la voie de l'extension de la compétence des conseils de préfecture. Il n'est pas possible, en effet, d'admettre que la particularité de la construction éventuelle d'abris ou écuries ait pu suffire, dans les conditions rappelées plus haut, pour être attributive de compétence ; il deviendrait, en effet, trop facile, s'il en était ainsi, de transformer, par une clause de style, un marché quelconque en marché de travaux publics. Il est peu probable, d'autre part, que le conseil d'Etat ait entendu faire une application du § 5 de l'article 4 de la loi du 28 pluviôse an VIII, relatif *aux difficultés en matières de grande voirie*, qui a été visé dans des circonstances analogues pour des entreprises de lestage et délestage des navires (Conseil d'Etat, 23 mars 1870, Seillon, p. 345 ; — Cf. Conseil d'Etat, 1er avril 1840 ; Giraud, p. 98 ; — et 27 juillet 1870 : Jéhan, p. 962), mais qui paraît peu propre à être invoqué pour des contestations relatives à des *marchés* Il semble plus probable que le Conseil d'Etat a entendu reconnaître la compétence du conseil de préfecture pour tous les marchés qui, *sans comprendre nécessairement la création d'un ouvrage ou d'un outillage fixe, ont pour objet l'usage, l'exploitation de cet ouvrage ou de cet outillage :* dans l'espèce, l'ouvrage public ou l'outillage public, c'est le canal, ce sont les digues, les écluses, etc., en un mot l'ensemble des travaux exécutés pour la navigation.

au total; la longueur correspondant au 1er lot comprend la distance à parcourir en amont de l'écluse de Lesdins ;

Considérant que, dans la soumission qu'ils ont faite pour l'adjudication du service de halage, les sieurs Fidon ont déclaré avoir pris connaissance des dispositions du cahier des charges et de l'arrêté préfectoral ci-dessus rappelés, et les ont acceptées; qu'ils ne sauraient donc soutenir à présent que c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que le halage, pour le 1er et le 2e lot, devait être rétribué conformément audit arrêté d'après une longueur de 32 kilomètres ;

*Sur les conclusions des requérants tendant à ce que le prix du halage soit augmenté d'un tiers pour le service de nuit :* — Considérant que, si, aux termes de l'article 2 du décret du 19 juin 1875, les prix du service ordinaire seront augmentés d'un tiers pour le service de nuit, l'article 4 de l'arrêté préfectoral du 16 novembre 1887, dont les adjudicataires ont accepté les dispositions, porte que cette augmentation ne sera pas appliquée lorsque la navigation de nuit aura été rendue obligatoire par les ingénieurs, en exécution du règlement de police du canal; qu'enfin, d'après le règlement de police du 6 septembre 1856, les ingénieurs peuvent rendre la navigation de nuit obligatoire pour tous les bateaux sans distinction, lorsque ces bateaux encombrent les biefs ;

Considérant que les sieurs Fidon n'établissent pas que les ingénieurs aient usé de ce droit en dehors des cas prévus par le règlement de police du canal; que, dès lors, ils ne sont pas fondés à soutenir que la majoration de prix prévue pour le service de nuit leur a été refusée à tort; qu'ainsi il y a lieu de rejeter leur requête... (Rejet.)

# CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

## (N° 214)

[24 juillet 1896]

*Cantonniers de l'État. — Pensions viagères de retraite. — Majoration.*
(*Loi du* 31 *décembre* 1895.)

Monsieur le Préfet, des doutes se sont produits au sujet de la possibilité d'appliquer simultanément aux cantonniers de l'État la loi du 31 décembre 1895 relative à la majoration de toutes les pensions de la caisse des retraites pour la vieillesse inférieures à un certain chiffre (*Journal officiel* des 1er janvier et 20 avril 1896) et le décret du 22 février 1896 relatif à la bonification des pensions de retraite des seuls cantonniers de l'État.

M. le ministre du commerce, de l'industrie, des postes et des télégraphes, que j'ai consulté sur la question, m'a écrit, le 9 juillet dernier, une lettre dont j'extrais le passage suivant :

« J'estime que rien dans la loi du 31 décembre 1895 ne fait « obstacle à ce qu'on admette les demandes de majoration de « rente formées par des cantonniers dont le revenu total serait « inférieur à 360 francs, alors même que ces cantonniers auraient « déjà reçu une bonification en vertu du décret du 22 février 1896, « cette bonification devant d'ailleurs être comprise dans la rente « à majorer. »

Les cantonniers de l'État peuvent donc solliciter du ministère du commerce et de l'industrie la majoration de leur pension de retraite au même titre que tous les autres rentiers.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs, qui en donneront connaissance aux intéressés.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics.*

Pour le Ministre et par autorisation :
*Le Directeur du personnel et de la comptabilité,*
E. Henry.

# (N° 215)

[10 août 1896]

*Routes nationales. — Rechargements et relevés-à-bout. — Emploi des crédits. — Instructions.*

Monsieur le Préfet, depuis 1895, les affectés aux rechargements des chaussées empierrées et aux relevés-à-bout des chaussées pavées des routes nationales ont été mis à la disposition des ingénieurs en chef des départements, dans la même forme que les crédits applicables aux travaux ordinaires d'entretien.

Cette mesure a eu pour but de laisser aux ingénieurs en chef du service ordinaire une plus grande liberté d'action. Des instructions provisoires leur ont été données, en 1895, pour la répartition, entre les diverses parties de routes, du crédit spécial qui devait y être affecté.

Après examen des résultats de cette expérience, j'ai arrêté de la manière suivante les prescriptions définitives qui doivent régir cette partie du service :

1° Les projets de convertissement de chaussées et les projets de travaux d'amélioration de détails, tels que : construction de trottoirs, d'égouts, de caniveaux, d'aqueducs, etc., continueront à être transmis à l'Administration supérieure ; ils ne pourront être mis à exécution qu'après avoir reçu mon approbation et après ouverture d'un crédit spécial ;

2° Les crédits de deuxième catégorie, répartis par l'Administration entre les divers départements, seront exclusivement affectés à des relevés-à-bout et à des rechargements cylindrés des chaussées des routes nationales, c'est-à-dire à des travaux de restauration n'ayant pas pour effet de changer la consistance de ces chaussées ;

3° Dès qu'il aura reçu notification du crédit alloué à son service, l'ingénieur en chef de votre département m'adressera immédiatement, en double expédition, par votre intermédiaire, un état conforme au modèle joint à la présente circulaire, faisant connaître l'emploi qu'il proposera de faire de ce crédit, étant bien entendu que le montant total A des opérations nouvelles avant

rabais, et y compris la somme à valoir, ne devra pas être supérieur de plus d'un quart au crédit disponible B : ($A = \frac{5}{4} B$).

Après vérifications, l'une de ces expéditions lui sera renvoyée, revêtue, s'il y a lieu, de mon approbation ;

4° Chacune des opérations nouvelles portées sur l'état ainsi approuvé fera l'objet d'un projet distinct qui sera soumis à votre approbation ; vous pourrez en ordonner la mise en adjudication. Toutefois, dans les cas particuliers où il serait avantageux de procéder autrement, l'ingénieur en chef pourra, sous réserve de se conformer aux prescriptions de l'article 18 du décret du 18 novembre 1882, joindre au projet et soumettre à votre approbation soit une soumission de l'entrepreneur d'entretien, soit un marché de gré à gré passé avec un autre entrepreneur ; en tous cas, et même lorsque les travaux devront être exécutés par l'entrepreneur d'entretien, ils feront l'objet d'une soumission spéciale ;

5° Quel que soit le mode de soumission adopté, les difficultés qui pourraient se produire dans l'exécution des marchés devront, dans tous les cas, m'être soumises, suivant les prescriptions de l'arrêté du 16 février 1892 ;

6° Le crédit spécial, ouvert sur les fonds de la deuxième catégorie, ne doit, en aucun cas, être confondu dans la comptabilité avec le crédit ordinaire d'entretien ; chacune des opérations partielles, entre lesquelles ce crédit spécial sera réparti, devra faire l'objet d'une comptabilité distincte, quels que soient le mode d'exécution et la forme de la soumission ;

7° Il sera fourni un compte moral pour l'emploi de ce crédit spécial ;

8° Dans les comptes rendus d'inspection, chaque opération sera inscrite à la route qu'elle concerne, sous la rubrique *Travaux sur fonds de deuxième catégorie*, avec tous les détails nécessaires sur l'exécution des travaux et l'emploi des crédits ;

9° Les dispositions qui précèdent seront applicables à partir de l'exercice 1897.

J'adresse ampliation de la présente circulaire à M. l'ingénieur en chef.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
TURREL.

Nota. — Les chiffres en italique sont indiqués qu'à d'exemple.

DÉPARTEMENT d

# FONDS DE 2e CATÉGORIE.

## Emploi du crédit de *34,000 francs* ouvert sur l'exercice *1896*.

| DESIGNATION de LA ROUTE | EMPLACEMENT DES TRAVAUX de la borne | EMPLACEMENT DES TRAVAUX à la borne | NATURE des TRAVAUX | MODE de SOUMISSION | MONTANT DES PROJETS y compris LA SOMME A VALOIR avant rabais | MONTANT DES PROJETS y compris LA SOMME A VALOIR rabais déduit | SOMMES PAYÉES antérieurement | SOMMES RESTANT à payer | DEPENSES SUR L'EXERCICE courant | OBSERVATIONS |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **1° PROJETS APPROUVÉS ANTÉRIEUREMENT.** | | | | | | | | | | |
| *N° 11* ..... | *16k,3* | *18k,7* | *Rechargement* | *Marché* | *10.000f,00* | *8.940f,90* | *7.635f,40* | *1.105f,50* | » | Soumission de l'entrepreneur d'entretien |
| *N° 23* ..... | *37k,2* | *38k,0* | *Relevé-à-bout* | *Adjudication* | *30.000 ,00* | *25.692 ,80* | *23.000,00* | *2.692 ,80* | » | Traverse de X... (partie) |
| TOTAUX ..... | | | | | *40.000 .00* | *34.633 ,70* | *30.835 ,40* | *3.798 ,30* | *3.798f,30* | |
| **2° OPÉRATIONS NOUVELLES.** | | | | | | | | | | |
| *N° 22* ..... | *38k,0* | *38k,5* | *Relevé-à-bout* | *Adjudication* | *20.000f,00* | » | » | » | » | |
| *N° 35* ..... | *5k,2* | *6k,0* | *Rechargement* | *Marché* | *4.000 ,00* | » | » | » | » | |
| *N° 35* ..... | *21k,7* | *24k,3* | *Rechargement* | *Adjudication* | *12.000 ,00* | » | » | » | » | |
| TOTAUX ..... | | | | | *36.000 ,00* | (A)..... | | | *30.201f,70* | (B) $\frac{5}{4}$ *30.201f,70* = *37.752f,12* |
| TOTAL ÉGAL au crédit de..... *1896* ..... | | | | | | | | | *34.000f,00* | |

NOTA. — Le montant total (A) des opérations nouvelles doit être inférieur ou au plus égal aux $\frac{5}{4}$ de la somme (B) disponible.

# (N° 216)

[13 août 1896]

*Sociétés de secours pour les ouvriers mineurs.*
*Loi du* 16 *juillet* 1896, *modifiant la loi du* 20 *juin* 1894.

Monsieur le Préfet, la loi du 16 juillet 1896, dont vous trouverez ci-joint le texte, a apporté deux modifications et une interprétation aux règles de la loi du 29 juin 1894 sur les sociétés de secours des ouvriers mineurs.

D'une part, en effet, la nouvelle loi organise le vote obligatoire aux mairies pour les élections du conseil d'administration, subséquentes à celles qui ont constitué originairement les sociétés.

Elle permet, d'autre part, de partager la circonscription d'une même société en sections électorales distinctes.

Elle résout, enfin, la question de compétence entre les juges de paix pour la validation d'élections intéressant plusieurs cantons.

D'après la loi du 29 juin 1894, les élections subséquentes à la constitution originaire des sociétés pouvaient avoir lieu dans les locaux librement désignés par les statuts ou choisis par le conseil d'administration; désormais elles auront lieu nécessairement dans les mairies, comme les premières élections.

Seulement, tandis que ces premières élections sont effectuées à la diligence du préfet et par ses soins, les élections subséquentes continueront à se faire sans aucune intervention de l'autorité administrative; le maire est tenu seulement, à la demande du conseil d'administration de la société de secours, de mettre à la mairie un local à la disposition de la société. La loi s'est bornée par là à imposer, en la généralisant, une mesure déjà pratiquée dans plusieurs sociétés. Sauf pour cette prestation de local, l'autorité municipale restera absolument en dehors, à tous égards, des opérations électorales, qui continueront à s'effectuer exclusivement sous l'empire des statuts.

La loi nouvelle prévoit, d'ailleurs implicitement, que le vote peut avoir lieu simultanément dans plusieurs mairies, ainsi, du reste, que l'usage l'avait consacré avec le texte de la loi du 29 juin 1894.

Cette modification de la loi va nécessiter le changement de tous les statuts approuvés, en vue de les mettre en harmonie avec les nouvelles dispositions. Les seuls statuts qui pourraient subsister sans être modifiés seraient ceux ne contenant aucune allusion directe ou indirecte au lieu de vote. Tous les autres devront être revisés, même lorsqu'ils prévoyaient le vote aux mairies, par la raison que, dans ce cas, cette clause n'a pu être homologuée que sous la réserve du consentement préalable du maire; cette réserve serait incompatible avec la nouvelle loi; elle ne pourrait donc rester dans les statuts.

Si, dans un délai raisonnable, que l'on peut estimer à un mois environ, les sociétés qui ont à modifier leurs statuts ne vous avaient pas adressé leurs délibérations à cet effet, vous auriez, sur les indications et les propositions des ingénieurs des mines, à les mettre en demeure d'y procéder avant une date que vous leur fixeriez.

Les conseils d'administration n'oublieront pas que le refus persistant de leur part de changer leurs statuts dans les conditions qui viennent d'être dites serait de nature à entraîner contre eux les sanctions prévues par la loi du 29 juin 1894, article 17.

Dans le cas où une société voudrait user de la faculté du sectionnement pour la nomination des membres du conseil d'administration, elle aura à examiner s'il ne serait pas opportun de profiter de la modification obligatoire à introduire dans les statuts pour assurer le vote aux mairies, afin de régler simultanément cette question de sectionnement. Une même instruction suffirait, et il pourrait être statué par une seule décision.

Les sociétés qui voudront user de cette faculté ne devront pas oublier que, d'une part, chaque section doit élire au moins deux conseillers et que, d'autre part, le nombre total des conseillers à élire par les ouvriers dans toutes les sections ou dans la circonscription doit être un multiple de deux, afin que l'exploitant puisse toujours être représenté, sur sa désignation, par un nombre de conseillers égal au tiers de ceux devant constituer la totalité du conseil.

Je n'ai pas besoin de rappeler que, quel que soit le nombre des sections, le nombre des suppléants à élire demeure fixé à deux pour la circonscription entière. et que chacun d'eux doit être élu par l'ensemble des électeurs de la circonscription.

Les statuts revisés pourraient même régler définitivement la troisième question touchée par la loi du 16 juillet 1896, en désignant une fois pour toutes, s'il y échet, soit pour la circonscrip-

tion, soit pour chacune de ses sections, la commune où seront centralisés les résultats du vote et où le vote sera proclamé.

Vous voudrez bien notifier la présente circulaire à chacune des sociétés de secours existant dans votre département; je vous en envoie le nombre d'exemplaires nécessaires à cet effet.

J'en adresse directement ampliation aux ingénieurs des mines et je vous prie de vouloir bien m'accuser réception du présent envoi.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
TURREL.

---

## LOI DU 16 JUILLET 1896

AYANT POUR OBJET DE MODIFIER L'ARTICLE 11 DE LA LOI DU 29 JUIN 1894, SUR LES CAISSES DE SECOURS ET DE RETRAITES DES OUVRIERS MINEURS.

Article unique. — L'article 11 de la loi du 29 juin 1894 est complété par les dispositions suivantes :

« Ce local ne pourra être autre qu'une mairie. Pour ces opérations, le maire sera tenu de mettre une des salles de la mairie à la disposition de la société.

« Les statuts peuvent, en outre, décider que la circonscription sera divisée en sections électorales et fixer le nombre de conseillers à élire pour chacune, ce nombre ne pouvant en aucun cas être inférieur à deux conseillers.

« Si le vote, soit pour la circonscription entière, soit pour une de ses sections électorales, a eu lieu dans plusieurs mairies, le juge de paix compétent pour connaître des contestations prévues à l'article 13 ci-dessous est celui de la commune qui, lors de la convocation des électeurs, aura dû être désignée pour la réunion des résultats et la proclamation du vote. »

# (N° 217)

[13 août 1896]

*Loi du 29 juin 1894, sur les caisses de secours et de retraites des ouvriers mineurs. — Questions d'application en ce qui concerne les versements pour la retraite.*

Monsieur le Préfet, l'application de la loi du 29 juin 1894 soulève, en ce qui concerne les versements à faire à la caisse nationale des retraites, en vertu du titre II, diverses questions sur lesquelles, soit la commission supérieure de la caisse des retraites, soit l'administration de la caisse des dépôts et consignations, ont été appelées à se prononcer.

Ces questions présentent une certaine généralité; il me paraît intéressant de porter les solutions qu'elles ont reçues à la connaissance des exploitants de mines. Tel est l'objet de la présente circulaire, dans laquelle je vais les passer successivement en revue.

J'examinerai également l'interprétation que semble comporter l'article 25 de la loi, sous réserve de l'interprétation définitive que peut seule donner l'autorité judiciaire.

I. — Quel emploi doit-on faire des sommes réunies au compte d'ouvriers qui ont atteint l'âge de cinquante-cinq ans avant qu'un versement pût être effectué à leur profit à la caisse nationale des retraites, et qui ne désirent pas prolonger leur contribution au-delà de cet âge ?

Il n'y a d'autre parti à prendre que de rembourser purement et simplement aux ouvriers le montant des retenues qui ont été prélevées sur leur salaire: d'une part, le versement à la caisse nationale des retraites des sommes existant au compte de l'ouvrier ne produirait aucun effet utile, en raison du peu d'importance de ces sommes et de la détermination prise par cet ouvrier de ne plus opérer de versements ; d'autre part, la contribution patronale devient sans objet, du moment qu'aucun versement n'est effectué en vue de la retraite.

II. — Quel emploi peuvent recevoir les reliquats de compte des ouvriers qui, pour une cause quelconque, ont cessé de faire partie

du personnel de la mine, lorsque la somme en est inférieure au minimum fixé pour la caisse des retraites ?

On peut s'arrêter à l'une des trois déterminations suivantes : *a*) utiliser les bulletins-retraites dont l'emploi est autorisé par l'article 14 du décret du 28 décembre 1886 ; le reliquat appartenant soit à l'ouvrier, soit à son conjoint, leur serait remis sous la forme de timbres-poste apposés sur ces bulletins ; la somme de 1 franc serait ensuite complétée par l'ouvrier lui-même ou par l'exploitant chez lequel il irait travailler ultérieurement ; *b*) arrondir la somme acquise à l'ouvrier, au moyen d'un léger versement complémentaire de l'exploitant ou de cet ouvrier ; *c*) remettre purement et simplement à l'ouvrier, comme complément de salaire, la fraction inférieure à 1 franc.

III. — Lorsque des ouvriers quittent le service d'un exploitant sans lui avoir fourni les pièces nécessaires pour les déclarations de premier versement à effectuer à la caisse nationale des retraites, comment, dans de telles conditions, cet exploitant peut-il se décharger des sommes inscrites au crédit de ces ouvriers ?

Il ne peut s'agir de contraindre l'exploitant à la procédure des offres réelles, suivies de consignation, qui entraînerait des frais hors de proportion avec les sommes en jeu. L'exploitant pourra se libérer en versant à la caisse des retraites les sommes dues, au compte des ouvriers intéressés ; mais la liquidation des droits correspondants sera différée jusqu'à la justification régulière de l'âge des titulaires, base indispensable de la constitution de toute rente viagère. Si les intéressés produisent cette justification dans un délai maximum de six mois, à compter du jour du versement à la caisse nationale des retraites, il pourra être procédé à la liquidation de la rente avec valeur du jour du versement. Cette mesure bienveillante ne sera plus applicable si la production des pièces régulières n'est effectuée que plus de six mois après le versement et, dans ce cas, il sera procédé à la liquidation de la rente, avec valeur du jour de la demande accompagnée des pièces réglementaires.

Les exploitants pourraient, d'ailleurs, s'ils estimaient que cette mesure ou toute autre analogue ne présente pas d'inconvénients, afficher, pendant un certain temps, les noms des ouvriers qui n'auraient pas produit les pièces nécessaires à la déclaration régulière de premier versement, avec mention des conséquences qu'entraîne cette omission pour les intéressés.

IV. — Lorsqu'un ouvrier ne peut fournir son acte de naissance en vue du premier versement à la caisse des retraites, il suffit, si

l'intéressé est marié, qu'il produise un extrait de l'acte de notoriété qu'il a dû remettre à l'officier de l'état civil, lors de son mariage, ou même une copie, sur papier libre, de son acte de mariage, relatant les indications relatives à sa naissance.

V. — Aux termes de l'article 25 de la loi du 29 juin 1894, tout ouvrier ou employé, au profit duquel une pension de retraite est actuellement en cours d'acquisition, est dispensé de la retenue prescrite par l'article 2, s'il déclare, devant le maire de la commune de sa résidence, qu'il entend renoncer au bénéfice de cet article. Il lui est délivré récépissé de cette déclaration. Dans ce cas, et pendant toute la durée de la renonciation, l'exploitant est également dispensé du versement qui lui incombe.

Comment ces dispositions doivent-elles être entendues? Le maire peut-il se refuser à donner récépissé de la déclaration, quand il estime qu'elle n'est pas conforme à la réalité des faits? L'ouvrier qui a réclamé le bénéfice de l'article 25 peut-il être admis ensuite à rentrer dans le droit commun ?

*a*) L'article 25 doit être entendu en ce sens que la déclaration n'a d'effet qu'au regard de l'entreprise dans laquelle une pension était en cours d'acquisition au moment de la promulgation de la loi. L'ouvrier qui se déplace ne peut emporter le bénéfice de sa déclaration pour l'opposer au nouvel exploitant, chez lequel il aura été embauché ultérieurement. Entre cette nouvelle entreprise et l'ouvrier, il n'y avait pas, au moment de la promulgation de la loi, le lien de droit dont l'article 25 suppose nécessairement l'existence, et la déclaration primitive de l'ouvrier reste sans effet vis-à-vis du nouvel exploitant. L'ouvrier ne peut, d'autre part, en faire utilement une nouvelle, puisque, dans cette seconde entreprise, il n'y avait pas pour lui, au moment de la promulgation de la loi, une pension « actuellement en cours d'acquisition », c'est-à-dire résultant d'anciennes institutions auxquelles l'ouvrier aurait été participant.

L'article 25 interprété autrement conduirait à la négation de la loi, ce que n'a pu vouloir le législateur. Dans ces conditions de fait, dont il a nécessairement connaissance, l'exploitant qui n'aurait pas opéré les retenues sur le salaire aussi bien que le versement qui lui incombe pourrait être éventuellement exposé à des revendications civiles.

*b*) Le maire est toujours tenu de donner récépissé de la déclaration qui lui est faite. Il n'a pas à s'assurer, au préalable, que l'ouvrier est bien en situation de bénéficier de la disposition de la loi; il lui serait impossible, dans la plupart des cas, de procéder

utilement à cette vérification, et il lui faudrait apprécier des droits pour lesquels il est incompétent à tous égards. Mais le récépissé n'a pas d autre valeur que de prouver que la déclaration a été effectuée; le certificat ainsi délivré ne préjuge rien sur la réalité du droit de l'ouvrier à pension et, par suite, sur son droit à réclamer l'application de l'article 25. Cet article, comme il vient d'être dit, ne joue valablement qu'entre l'ouvrier et l'exploitant, dans l'entreprise duquel celui-là avait une pension en cours d'acquisition au moment où la loi a été promulguée.

*c*) En disant que la suspension des versements a lieu pendant toute la durée de la renonciation, l'article 25 paraît bien indiquer que l'ouvrier ou l'employé peut toujours faire cesser le privilège de cet article et rentrer dans le droit commun, tout en demeurant attaché à l'exploitation dans laquelle l'application dudit article lui avait été tout d'abord faite sur sa demande.

J'adresse directement ampliation de la présente circulaire à MM. les ingénieurs des mines. Je vous envoie ci-inclus un nombre d'exemplaires suffisant pour que vous puissiez la distribuer à tous les exploitants de mines de votre département.

Veuillez, je vous prie, m'en accuser réception.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
TURREL.

---

# (N° 218)

[28 août 1896]

*Ordonnancement de fonds sur les chapitres de matériel. — Rappel de la circulaire du 14 mars 1878.*

Monsieur l'Ingénieur en chef, aux termes d'une circulaire de l'un de mes prédécesseurs, en date du 14 mars 1878, MM. les ingénieurs en chef doivent faire parvenir à l'administration centrale, le 15 de chaque mois, une demande de fonds comprenant les sommes qui leur sont nécessaires pour assurer le mandatement des dépenses exigibles le mois suivant, sur les différents chapitres de matériel. Une seule distribution devait être faite le 5 *du mois suivant*, et ce n'est que par exception, en cas de dépenses impré-

vues, que des ordonnances supplémentaires pouvaient être délivrées.

Depuis un certain temps, ces instructions paraissent avoir été perdues de vue, car un grand nombre d'ordonnances me sont demandées par les chefs de service en dehors de la date réglementaire.

Ces ordonnancements répétés compliquent sans utilité réelle les écritures de comptabilité, et j'ai décidé que, sauf le cas d'*extrême urgence dûment justifiée*, les prescriptions de la circulaire précitée seraient, à l'avenir, rigoureusement appliquées.

Je vous prie, en conséquence, d'éviter tout retard dans l'envoi de votre demande et de veiller avec le plus grand soin à ce qu'elle me parvienne à la date du 15 de chaque mois, *dernier délai*. Elle devra être établie de manière à faire face à toutes les prévisions de dépenses du mois suivant. Dans le cas où les fonds déjà mis à votre disposition seraient suffisants pour les besoins de votre service, vous devrez néanmoins m'adresser un état néant, afin de permettre à l'administration centrale de contrôler l'envoi de toutes les demandes et d'éviter ainsi les retards résultant de perte ou de fausse direction.

Vous voudrez bien m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics.*

**Pour le Ministre et par autorisation :**

*Le Directeur du Personnel et de la Comptabilité,*

RABEL.

# PERSONNEL

## (N° 219)

### I. — INGÉNIEURS.

#### 1° NOMINATIONS.

*Décret du 1er septembre 1896.* — Sont nommés Élèves-Ingénieurs de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1896, les Élèves de l'École Polytechnique dont les noms suivent :

MM. **Balling** (Louis),
**Leroux** (Nicolas),
**Pascalon** (Pierre),
**Duval** (Charles),
**Mielle** (Henri),
**Philippe** (René),
MM. **Guérin** (Albert),
**Debès** (Georges),
**Magdelenat** (Henri),
**Adam** (Paul),
**Courtier** (Charles),
**Gadreau** (Joseph).

A dater du 1er octobre 1896, les Élèves-Ingénieurs ci-dessus désignés iront accomplir leur 3e année de service militaire comme Sous-Lieutenants de réserve dans l'arme du Génie.

*Décret du 11 septembre.* — M. **Marguery** (Édouard), Conducteur de 3e classe, est nommé Ingénieur ordinaire de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées pour prendre rang à dater du 1er septembre 1896.

2° PROMOTIONS.

*Décret du 12 septembre 1896.* — M. **Holtz** (Paul), Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 9 septembre 1896.

*Idem.* — M. **Guillain**, Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des Routes, de la Navigation et des Mines au Ministère des Travaux publics, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, pour prendre rang à dater du 10 septembre 1896.

3° DÉCORATION.

*Décret du 31 juillet 1896.* — M. **Sabouret** (Charles), Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

4° CONGÉ.

*Arrêté du 13 août 1896.* — M. **Arnaud** (Marius), Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des produits chimiques d'Alais et de la Camargue, est mis, sur sa demande, en congé sans traitement.

5° CONGÉS RENOUVELABLES.

*Arrêté du 7 août 1896.* — M. **Étienne** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en qualité d'Ingénieur en Chef adjoint au service de la voie, à la résidence de Paris.

*Arrêté du 9 août.* — M. **Waldmann**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, en congé pour affaires personnelles, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer au service de la Compagnie Française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston, en qualité d'Ingénieur attaché à la Direction, à la résidence de Paris.

*Arrêté du 13 août.* — **M. Bleynie,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur attaché à l'exploitation, à la résidence de Bordeaux.

*Idem.* — **M. Weill,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable, pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver ses fonctions de Directeur des Sociétés de transmission de la force par l'électricité et d'éclairage et de force par l'électricité, à la résidence de Paris.

### 6° DÉMISSION.

*Décret du 11 septembre 1896.* — Est acceptée la démission de **M. Buffet** (Louis), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé pour affaires personnelles.

### 7° RETRAITES.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| **M. Hugues,** Ingénieur ordinaire de 1re classe. | 20 août 1896. |
| **M. Stoecklin,** Inspecteur Général de 1re classe. | 8 sept. 1896. |
| **M. Bernard** (Henri), Inspecteur Général de 1re classe..... | 22 sept. 1896. |
| **M. Leroy** (François), Sous-Ingénieur..... | 1er nov. 1896. |
| **M. Guillaume** (Victor), Sous-Ingénieur ..... | 1er nov. 1896. |
| **M. Roussel** (Edmond), Sous-Ingénieur ..... | 1er nov. 1896. |

### 8° DÉCÈS.

| | Date du décès |
|---|---|
| **M. Chatoney,** Inspecteur général de 1re classe en retraite..... | 26 juillet 1896. |
| **M. Caillaux,** Ingénieur ordinaire de 1re classe en retraite ..... | 8 août 1896. |

### 9° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 28 juillet 1896.* — Le service ordinaire du département de l'Yonne, qui forme actuellement trois arrondissements d'Ingénieur ordinaire, est réparti en deux arrondissements constitués comme il suit :

1° *Arrondissement du Nord.*

Résidence : Sens.

| | | |
|---|---|---|
| Route Nationale | N° 5 | 132k,382 |
| — | N° 5 *bis* | 52 ,882 |
| — | N° 60 | 39 ,238 |
| — | N° 65, entre la limite du département de la Côte-d'Or et le point de bornage 41 k. près de Chablis. | 41 ,000 |
| — | N° 77, entre le point de bornage 37 k., près de Jonches, et la limite du département de l'Aube.. | 37 ,390 |
| | | 302k,892 |

**M. Dubois** (Auguste), Ingénieur ordinaire de 2e classe.

2° *Arrondissement du Sud.*

Résidence : Auxerre.

| | | |
|---|---|---|
| Route Nationale | N° 6 | 95k,032 |
| — | N° 65, entre le point de bornage 41 k., près de Chablis, et la limite du département du Loiret..... | 74 ,386 |
| — | N° 77, entre la limite du département de la Nièvre et le point de bornage 37 k., près de Jonches.. | 37 ,000 |
| — | N° 151 | 19 ,792 |
| | | 226k,210 |

**M. Couvreux,** Ingénieur ordinaire de 2e classe.

Les Ingénieurs des deux arrondissements sont respectivement chargés du service hydraulique dans l'étendue de leur circonscription.

Ces dispositions auront leur effet à dater du 1er janvier 1897.

L'emploi d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées actuellement vacant à la résidence d'Auxerre est supprimé.

*Décret du 29 juillet.* — **M. Henry** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, est relevé, sur sa demande, des fonctions de Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics.

*Décret du 29 juillet.* — M. **Rabel**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service de la 2e section de la navigation de la Seine, est nommé Directeur du Personnel et de la Comptabilité au Ministère des Travaux publics, en remplacement de M. **Henry**.

*Arrêté du 29 juillet.* — M. **Henry** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, est chargé du 13e arrondissement d'Inspection, en remplacement de M. **Picquenot**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Idem.* — M. **Résal** (Jean), Ingénieur en Chef de 2e classe à Paris, est chargé du service de la 2e section de la navigation de la Seine, en remplacement de M. **Rabel**.

*Arrêté du 13 août.* — M. **Jacquier**, Ingénieur en Chef de 1re classe, chargé du service ordinaire et maritime de la circonscription de Bône et d'un service de Contrôle d'exploitation de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de l'Ain et du service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Collonges à Divonne-les-Bains, en remplacement de M. **Clerc**, appelé à une autre destination.

*Idem.* — M. **Bousigues**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Drôme et d'un service de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Bône, du service ordinaire et maritime de la circonscription de Bône et du service de la 5e circonscription du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer algériens, en remplacement de M. **Jacquier**.

*Idem.* — M. **Clerc**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Ain et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Drôme et du service des chemins de fer de Crest à Aspres-lès-Veynes, de Nyons à Pierrelatte et d'Orange à Vaison et au Buis-les-Baronnies, en remplacement de M. **Bousigues**.

*Idem.* — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de la Brohinière à Dinan et de la section de Châteaurenault à Messac, de la ligne de Châteaubriant à Ploërmel (réseau de l'Ouest) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, au Mans;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :
Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, au Mans;
3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :
A la 3e circonscription d'Inspecteur, à Rennes;
4° Pour la surveillance administrative :
a) Ligne de la Brohinière à Dinan, au commissariat de Rennes;
b) Ligne de Châteaubriant à Messac, au commissariat de Châteaubriant.

*Arrêté du 13 août.* — Est rapporté l'Arrêté du 13 juin 1896, par lequel M. **d'Ocagne**, Ingénieur ordinaire de 2e classe à Paris, a été chargé des fonctions de Secrétaire Rapporteur de la Commission des Inventions.

*Arrêté du 26 août 1896.* — M. **Delocre**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Stoecklin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Arrêté du 31 août.* — Le service du contrôle de l'exploitation de :
1° La partie de la ligne d'Évreux-Ville à Évreux-Navarre comprise entre le raccordement avec la ligne d'Évreux à Elbeuf et la gare d'Évreux-Ouest;
2° La voie de manœuvre établie entre la gare d'Évreux-Ouest et celle d'Évreux-Ville (réseau de l'Ouest),
Est rattaché, savoir :
1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :
Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris ;
2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :
Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Paris ;
3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :
A la 2e circonscription d'Inspecteur, à Paris ;
4° Pour la surveillance administrative :
Au commissariat d'Évreux.

*Idem.* — MM. **Humbert** (Georges) et **Desprez**, Ingénieurs ordinaires de 1re classe à Paris, sont nommés Secrétaires adjoints de la Commission des *Annales des Ponts et Chaussées*.
MM. **Humbert** et **Desprez** conservent d'ailleurs leurs attributions actuelles.

*Idem.* — M. **Arnaud** (Marius), Ingénieur ordinaire de 2e classe, en congé pour affaires personnelles, est remis en activité et

chargé, à la résidence de Bourg, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Ain et du 1er arrondissement (ligne de Saint-Claude à La Cluse) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand**, en remplacement de M. **Burger**, appelé à un autre service.

*Arrêté du 7 septembre.* — Le service du contrôle de l'exploitation de la section de la ligne de Dieppe au Havre, comprise entre Montivilliers et Rolleville (réseau de l'Ouest) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Amiens ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique ;

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Rouen ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 2e circonscription d'Inspecteur, à Paris ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat du Havre.

*Décision du 7 septembre.* — Est rapporté l'arrêté du 12 juin 1896, par lequel le service de construction et de Contrôle des travaux des chemins de fer d'Auxerre à Gien et de Triguères à Clamecy (M. **Callon**, Ingénieur en Chef à Auxerre) a été supprimé.

*Arrêté du 7 septembre.* — Le service d'Inspection de la section de la ligne de Cavignac à Bordeaux comprise entre l'aiguille de raccordement avec la ligne de jonction des réseaux d'Orléans et du Midi et le terminus de la nouvelle gare de Bordeaux-État (réseau de l'État) est rattaché, savoir :

1° Pour l'inspection de la voie et des bâtiments ;

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Bordeaux ;

2° Pour l'inspection de l'exploitation technique :

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Bordeaux ;

3° Pour l'inspection de l'exploitation commerciale :

A la 2e circonscription d'Inspecteur, à Tours ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat de Bordeaux-Saint-Jean.

*Idem.* — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Carhaix à Rosporden (réseau de l'Ouest) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 4e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, au Mans ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, au Mans ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :
A la 3e circonscription d'Inspecteur, à Rennes ;
4° Pour la surveillance administrative :
Au commissariat de Morlaix.

*Arrêté du 7 septembre.* — **M. Bourquin** (Joseph), Conducteur principal à Belfort, est chargé de l'arrondissement du service ordinaire du territoire de Belfort et du 1er arrondissement du service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône, en remplacement de **M. Mercelat**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

**M. Bourquin** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Idem.* — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Saint-Sernin à Largentière (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :
Au 6e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Montpellier;
2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :
Au 6e arrondissement d'Ingénieur ordinaire, à Montpellier ;
3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :
A la 5e circonscription d'Inspecteur, à Marseille ;
4° Pour la surveillance administrative :
Au commissariat du Teil.

*Idem.* — La limite séparative des 2e et 3e arrondissements du service de la navigation de la Saône (**MM. Variot**, Sous-Ingénieur, à Chalon-sur-Saône, et **Marguery**, Ingénieur ordinaire, à Vesoul), fixée à l'aval de l'écluse d'Heuilley, est reportée à l'aval du barrage de Gray.

*Arrêté du 10 septembre.* — Est rapporté l'Arrêté du 18 mars 1896, par lequel **M. Burger**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, à Bourg, a été suspendu de ses fonctions.

*Idem.* — **M. Burger**, Ingénieur ordinaire de 1re classe chargé, à la résidence de Bourg, de l'arrondissement de l'Ouest du service ordinaire du département de l'Ain et du 1er arrondissement (Ligne de Saint-Claude à La Cluse), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Barrand**, est attaché, à la résidence de Toulouse, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. Maillet**, mis en congé pour raisons de santé, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Haute-Garonne, arrondissement du Nord ;

2° Service de la navigation de la Garonne, — 1er arrondissement ;

3° Études et travaux relatifs au régime général du bassin de la Garonne, — 1re section, 1er arrondissement et 2e section, 1er arrondissement.

*Décret du 12 septembre.* — M. **Holtz**, Inspecteur Général de 1re classe, est relevé, sur sa demande, des fonctions de Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics.

*Idem.* — M. **Lethier**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi, est nommé Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, en remplacement de M. **Holtz**.

*Décision du 25 septembre.* — M. **Duval**, nommé, par Décret du 1er septembre 1896, élève-ingénieur de 3e classe au Corps national des Ponts et Chaussées et dispensé d'accomplir une 3e année de service militaire, est autorisé, en vertu de l'article 49 du Décret du 18 juillet 1890, à suivre dès cette année les cours de l'École nationale des Pont et Chaussées.

*Décision du 28 septembre.* — Le service du contrôle du chemin de fer de Toul à Pont-Saint-Vincent (Réseau de l'Est) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Nancy ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines, à Nancy ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 3e circonscription d'Inspecteur, à Nancy ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat de Nancy.

---

## II. — CONDUCTEURS.

---

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

15 *juillet* 1896. — M. **Dupond** (Eugène), Commis, Concours de 1894, — n° 117, Pas-de-Calais, service ordinaire.

22 *juillet*. — M. **Manchon** (Georges), Commis, Concours de 1894, — n° 114, Yonne, service ordinaire.

13 *août*. — M. **Paris** (Edmond), Commis, Concours de 1894, — n° 107, Côte-d'Or, service ordinaire.

*Idem*. — M. **Cros** (Henri), Commis, Concours de 1883, — n° 260, Basses-Alpes, service ordinaire,

21 *août*. — M. **Coursan** (François), Commis, Concours de 1893, — n° 102, Ariège, service des études et travaux du chemin de fer de Lavelanet à Bram.

*Idem*. — M. **Loech** (Frédéric), Commis, Concours de 1894, — n° 45, Alger, service ordinaire de la circonscription de l'Ouest.

*Idem*. — M. **Cauzette** (Joseph), Commis, Concours de 1893, — n° 45, Gironde, service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi.

31 *août* — M. **Paillard** (Louis), Commis, Concours de 1892, — n° 44, Indre, service ordinaire.

*Idem*. — M. **Tavera** (Joseph), Commis, Concours de 1894, — n° 68, Corse, service ordinaire.

*Idem*. — M. **Artisien** (Léonce), Commis, Concours de 1894, — n° 123, Nord, service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

10 *septembre*. — M. **Mauxion** (Auguste), Commis, Concours de 1884, — n° 32, Ille-et-Vilaine, service municipal de la Ville de Fougères.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

*Idem*. — M. **Broisson** (Henry), Commis, Concours de 1893, — n° 51, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône.

### 2° SERVICES DÉTACHÉS.

4 *août* 1896. — M. **Mesnil** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou, est mis à la

disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des Travaux de l'Administration pénitentiaire de la Guyane.

Il est placé dans la situation de service détaché.

4 *août*. — M. **Bellanger** (Charles), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aude, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'Hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

13 *août*. — M. **Maillard** (Aimé), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Loire-Inférieure, est autorisé à entrer au service du Gouvernement de Bulgarie, pour des études et travaux à exécuter sur le Danube.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

19 *août*. — M. **Thevenet** (Jean), attaché au service ordinaire du département de la Loire, est mis à la disposition du Ministre de l'Agriculture, pour être employé au service de l'Hydraulique agricole du même département.

Il est placé dans la situation de service détaché.

10 *septembre*. — M. **Lagarrigue** (Justin), Conducteur de 3e classe attaché dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, est autorisé à entrer au service du département du Rhône, pour la construction de chemins de fer d'intérêt local.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

### 3° CONGÉ.

30 *juillet* 1896. — M. **Étienne** (Émile), Conducteur de 1re classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, est mis en congé sans traitement, jusqu'à son admission à la retraite.

### 4° CONGÉS RENOUVELABLES.

21 *août* 1896. — M. **Gérandal** (Charles), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Alger, au service ordinaire de la circonscription de l'Ouest, est mis, sur sa demande, en congé renouvelable de cinq ans et autorisé à entrer, en qualité de Directeur, au service de la cimenterie de l'Atlas, à Alger.

31 *août*. — M. **Estrade** (Joachim), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à conserver l'emploi de Directeur de la Société méridionale d'électricité, à la résidence de Carcassonne.

7 *septembre*. — M. **Lebert** (Jean), Conducteur de 3e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des Eaux de la banlieue de Paris, à la résidence de Suresnes.

5° DISPONIBILITÉ.

22 *juillet* 1896. — M. **Lapeyre** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse et au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Orange à Vaison et au Buis-les-Baronnies, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé pendant un an.

28 *juillet*. — Est rapporté l'Arrêté du 27 mars 1896, par lequel M. **Lanave** (Joseph), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de Lot-et-Garonne, a été admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Lanave** est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé.

*Idem*. — M. **Bailly** (Louis), Conducteur principal attaché, dans le département de Constantine, au service de la circonscription de Bône, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

13 *août*. — M. **Courbon** (Henri), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Cantal, au service des études du chemin de fer de Bort à Neussargues, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

31 *août*. — M. **Michel** (Édouard), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

31 *août*. — M. **Marchand** (Lucien), Conducteur principal attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant un an.

7 *septembre*. — M. **Delhomme** (Paul), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

*Idem*. — M. **Grimaud** (François), Conducteur principal attaché, dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Philippeville, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

10 *septembre*. — M. **Millon** (Adolphe), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de l'Yonne, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

6° RETRAITES.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| M. **Lucasson** (Bernard), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er nov. 1896. |
| M. **Pennec** (Charles), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er nov. 1896. |
| M. **Carteaux** (Célestin), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er nov. 1896. |
| M. **Bailly** (Louis), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er nov. 1896. |
| M. **Moreau** (Léopold), Conducteur principal, en disponibilité pour défaut d'emploi..... | 1er nov. 1896. |
| M. **Larue** (Pierre), Conducteur principal, Gironde, service ordinaire..... | 1er nov. 1896. |
| M. **Dufour** (Adolphe), Conducteur principal, en disponibilité pour raisons de santé..... | 1er nov. 1896. |
| M. **Martin** (Edme), Conducteur principal, Marne, service de la 2e section de la navigation de la Marne et Contrôle des travaux des chemins de fer de Trilport à La Ferté-Milon et d'Armentières à Bazoches..... | 1er nov. 1896. |

Date d'exécution.

M. **Pasquier** (Jean), Conducteur principal, Mayenne, service de la navigation de la Mayenne et de l'Oudon..... 1er nov. 1896.

M. **Chaussonnet** (Dominique), Conducteur principal, Nièvre, service ordinaire..... 1er nov. 1896.

M. **Saint-Alary** (Paul), Conducteur principal, Gironde, service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer du Midi..... 1er nov. 1896.

M. **Coupey** (Henri), Conducteur de 1re classe, en disponibilité pour raisons de santé..... 1er nov. 1896.

M. **Pagès** (Léon), Conducteur de 1re classe, Aveyron, service ordinaire..... 1er nov. 1896.

M. **Dumont** (Joseph), Conducteur de 1re classe, Vienne, service ordinaire..... 1er nov. 1896.

M. **Précigou** (Félix), Conducteur de 1re classe, en congé pour affaires personnelles..... 1er nov. 1896.

M. **Cartier** (Frédéric), Conducteur de 1re classe, Var, service ordinaire..... 1er nov. 1896.

M. **Floraud** (Pierre), Conducteur de 1re classe, Haute-Loire, service ordinaire..... 1er nov. 1896.

7° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Monchovaut** (Henri), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie Parisienne de l'air comprimé..... 20 nov. 1895.

M. **Boulanger** (Louis), Conducteur principal, Haute-Marne, service du canal de la Marne à la Saône..... 19 juillet 1896.

M. **Bernier** (Jules), Conducteur de 1re classe, Vendée, service ordinaire..... 20 juillet 1896.

M. **Bronzini** (Jean), Conducteur principal, Corse, service des études et travaux du chemin de fer de Bastia à Corte..... 23 juillet 1896.

M. **Adam** (Henri), Conducteur de 2e classe, Seine, détaché au service municipal de la Ville de Paris..... 27 juillet 1896.

M. **Leclerc** (Pierre), Conducteur principal, Oise, service ordinaire..... 30 juillet 1896.

M. **Meunier** (Jean), Conducteur principal, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine..... 1er août 1896.

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **Vidal** (Louis), Conducteur de 3e classe, Var, service ordinaire | 6 août 1896. |
| M. **Mignaton** (Henri), Conducteur de 3e classe, Rhône, détaché au service du Génie militaire de la place de Lyon | 10 août 1896. |
| M. **Leclerc** (Charles), Conducteur principal, Loir-et-Cher, service du canal de Berry | 18 août 1896. |
| M. **Riveccio** (Joseph), Conducteur de 4e classe, Alger, service de la circonscription de l'Est | 26 août 1896. |
| M. **Cholet** (Marcelin), Conducteur de 3e classe, Indre-et-Loire, service ordinaire | 27 août 1896. |
| M. **Dupé** (Paul), Conducteur principal, Loire-Inférieure, service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État et d'Orléans | 28 août 1896. |
| M. **Richard** (Alexis), Conducteur de 2e classe, Charente, service des études et travaux du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc | 8 sept. 1896. |
| M. **Taillarda** (Jules), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé | 11 sept. 1896. |
| M. **Fronoc** (François), Conducteur principal, Finistère, service ordinaire et service maritime. | 12 sept. 1896. |

8° DÉCISIONS DIVERSES.

22 *juillet* 1896. — M. **Hugues** (Urbain), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de Vaucluse, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer d'Orange à Vaison et au Buis-les-Baronnies.

4 *août*. — M. **Lerin** (Émile), Conducteur de 4e classe, en retrait d'emploi sans traitement, est remis en activité et attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou.

*Idem*. — M. **Vautrin** (Augustin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

*Idem*. — M. **Augé** (Virgile), conducteur de 3e classe attaché,

dans le département de l'Aude, au service des études et travaux du chemin de fer de Pamiers à Limoux, passe au service ordinaire du même département.

7 *août*. — M. **Legrand** (Toussaint), Conducteur de 3e classe attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, est mis en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de son traitement.

*Idem*. — M. **Huet** (Henri), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département de la Seine-Inférieure, — 2e section, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Dieppe au Havre et au service du Contrôle des voies ferrées des quais du port de Dieppe, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Ouest.

13 *août*. — M. **Rousset** (Louis), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, passe, dans le département du Cantal, au service des études du chemin de fer de Bort à Neussargues.

19 *août*. — M. **Mazure** (Alexandre), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de la Loire, est attaché au service ordinaire du même département.

27 *août*. — M. **Lantenois** (Charles), conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Marne, au service de la 2e section de la navigation de la Marne, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux des chemins de fer de Trilport à La Ferté-Milon et d'Armentières à Bazoches.

7 *septembre*. — Est rapporté l'Arrêté du 4 août, par lequel M. **Mesnil** (Auguste), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou, a été mis à la disposition du Ministre des Colonies, pour être employé au service des travaux de l'Administration pénitentiaire à la Guyane.

*Idem*. — M. **Lerin** (Émile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de La Loupe à Brou, passe dans le département de la Côte-d'Or, au service du canal de Bourgogne.

7 *septembre.* — **M. Martin** (Auguste), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable, à Nevers, est remis en activité et attaché, dans le département de Loir-et-Cher, au service du canal de Berry.

10 *septembre.* — **M. Quentel** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure.

*Idem.* — **M. Kerbrat** (Stanislas), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé, passe au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer d'Orléans, même département.

*Idem.* — **M. Pasquier** (Edmond), Conducteur de 4e classe attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord, passe au service maritime du département de la Loire-Inférieure.

*Idem.* — **M. Guyot** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Lozère, au service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide, passe au service maritime du département de la Loire-Inférieure.

*Idem.* — **M. Guillou** (Adolphe), Conducteur de 3e classe, attaché, dans le département du Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, passe au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord.

*Idem.* — **M. Le Moult** (Léopold), Conducteur de 2e classe, détaché au service du Ministère de l'Agriculture et remis à la disposition du Département des Travaux publics, est attaché, dans le département du Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

*Idem.* — **M. Baumgartner** (Albert), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Haute-Marne, au service du canal de la Marne à la Saône, passe dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

*Idem.* — Est rapporté l'Arrêté du 4 août 1896, par lequel **M. Vautrin** (Augustin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, a été affecté, dans le département de Meurthe-et-Moselle, au service du canal de la Marne au Rhin.

15 *septembre.* — **M. Chenet** (Auguste), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe au service ordinaire du département du Finistère.

*Idem.* — **M. Lecourt** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Cher, passe au service ordinaire du département du Morbihan.

23 *septembre.* — **M. Peitavin** (Jules), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Aveyron, au service des études et travaux du chemin de fer de Tournemire au Vigan, passe au service ordinaire du même département.

26 *septembre.* — **M. Rault** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Finistère, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, passe dans le département du Morbihan, même service.

*Idem.* — **M. Aubert** (Adolphe), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vendée, passe au service ordinaire du département de la Gironde.

*L'Éditeur-Gérant :* Ve Dunod et P. Vicq.

# DÉCRETS

## (N° 220)

[17 septembre 1896]

*Décret approuvant la substitution à MM. Claret et Thouvard de la société anonyme dite « Compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan » comme rétrocessionnaire du tramway de Grenoble à Chapareillan.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Claret et Thouvard de la société anonyme dite « Compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan », comme rétrocessionnaire du tramway de Grenoble (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Chapareillan, dont l'établissement a été déclaré d'utilité publique par le décret sus-visé du 2 décembre 1895.

MM. Claret et Thouvard resteront solidairement responsables des engagements qu'ils ont contractés envers le département de l'Isère, soit entre eux, soit avec ladite société, jusqu'à l'expiration d'un délai de dix années à dater de la mise en exploitation totale de la ligne concédée.

Art. 2. — Il est interdit à la compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction et l'exploitation de la ligne de tramway mentionnée à l'article 1er, sans y avoir été préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

# (N° 221)

[17 septembre 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes, de deux lignes de tramways à traction par moteurs à air comprimé et approuvant la rétrocession de ces lignes à la compagnie des tramways de Nantes. — Traité et cahier des charges y annexés.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes et sa banlieue, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, de deux lignes de tramways à traction par moteur à air comprimé, destinées au transport des voyageurs et éventuellement des marchandises et dites, l'une « de la route de Paris », et l'autre « de Grillaud ».

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution desdits tramways ne sont pas accomplies dans le délai de deux ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Nantes est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation des lignes de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé, lequel s'appliquera également aux lignes précédemment concédées à ladite ville.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 27 août 1896, entre le maire de Nantes, au nom de la ville, et la compagnie des tramways de Nantes, pour la rétrocession des tramways susmentionnés, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

La convention et le cahier des charges régiront désormais l'ensemble des lignes concédées à la ville de Nantes. Ils resteront, avec le plan d'ensemble ci-dessus visé, annexés au présent décret.

Art. 4. — Il est interdit à la compagnie des tramways de Nantes, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways qui lui sont rétrocédées, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

---

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre le maire de la ville de Nantes, agissant au nom de la commune, en vertu des délibérations du conseil municipal en date des 21 février, 20 avril et 11 août 1896, sous la réserve de l'approbation des présentes par un décret délibéré en conseil d'État, d'une part;

Et M. Maurice Caldaguès, ingénieur civil, directeur de la compagnie des tramways de Nantes, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par son conseil d'administration, aux termes de sa délibération en date du 30 juillet 1896, d'autre part;

Considérant que la compagnie des tramways de Nantes exploite en cette ville trois lignes de tramways qui lui ont été rétrocédées par la commune suivant traités en date des 20 juin 1877, 31 mars 1879 et 20 février 1886;

Considérant l'utilité d'établir, sur les routes de Paris et de Grillaud, deux nouvelles lignes se raccordant avec celles actuellement exploitées par la compagnie et la nécessité (en raison des sacrifices déjà faits ou consentis pour l'avenir par celle-ci) de fixer à la date uniforme du 31 décembre 1936 la fin de la concession de toutes les lignes devant composer l'ensemble du réseau;

Considérant dès lors l'utilité de fondre dans un seul traité de rétrocession les conditions régissant les différentes lignes,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

Art. 1er. — La ville de Nantes s'engage à prolonger jusqu'au 31 décembre 1936 les rétrocessions, déjà consenties par elle à la compagnie des tramways de Nantes, de lignes de tramways à traction de moteurs à air comprimé et à rétrocéder à cette compagnie, pour une durée expirant également le 31 décembre 1936, les nouvelles lignes à construire, sous la condition que les concessions correspondantes soient prolongées ou accordées par l'État. Le réseau complet comprendra les lignes suivantes, construites ou à construire:

A. — Lignes concédées par décret des 21 août 1877 et 16 juillet 1879:

1° Du pont de Toutes-Aides, sur la commune de Doulon, à la gare d'eau de la Grenouillère, sur la commune de Chantenay, en suivant le boulevard de Sébastopol, le quai Richebourg, le quai du Port-Maillard le quai du Bouffay, le quai Flesselles, le pont d'Erdre, le quai Brancas, les

quais de la Fosse, du Capitaine-Renaud, d'Aiguillon, la rue de Luzançay, le quai de la Piperie et la rue de la Grenouillère;

2° Prolongement de la ligne précédente, de la gare d'eau de la Grenouillère, sur la commune de Chantenay, à la gare du chemin de fer qui dessert cette commune, en suivant la rue de la Grenouillère et le chemin de Vincennes n° 14.

B. — Lignes concédées par décret du 27 juillet 1887 :

1° Ligne des Ponts, partant de la place du commerce et aboutissant à la place Pirmil en passant sur le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Mauduit, la rue Haudaudine, la rue Louis-Blanc, la place de la République, le boulevard Victor-Hugo, le pont et la place Pirmil. Ces deux dernières voies font partie de la traverse de la route nationale n° 23;

2° Ligne de la route de Rennes, partant du quai du Port-Maillard et aboutissant au boulevard Lelasseur, en suivant la rue de Strasbourg, la place du Port-Communeau, le pont Morand, la rue et la route de Rennes jusqu'au boulevard de Ceinture. Toutes ces voies font partie de la traverse de la route nationale n° 137.

C. — Lignes à construire:

1° Ligne de la route de Paris, s'embranchant sur la ligne de la route de Rennes à l'angle de la rue de Strasbourg et de la Haute-Grande-Rue et aboutissant au boulevard de Ceinture, en suivant la Haute-Grande-Rue, la place Saint-Pierre, la rue de l'Évêché, la place Louis-XVI, la rue Saint-Clément, la rue de Paris et la route de Paris;

2° La ligne dite de Grillaud, partant du quai de la Fosse et aboutissant au boulevard de Ceinture, en suivant la rue de Launay, l'avenue de Launay, la place du Général-Mellinet et l'avenue Allard prolongée, jusqu'à la place de la Chesnaie.

En outre, la ville de Nantes se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways, tant sur son territoire que sur celui des communes suburbaines. Mais il est entendu que la compagnie aura, à conditions égales, un droit de préférence jusqu'au 21 août 1919; un délai de trois mois lui est accordé après notification pour formuler son acceptation ou son refus. Passé ce délai, elle sera forclose de son droit de préférence.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes:

Art. 2. — La compagnie des tramways de Nantes déclare accepter cette rétrocession. Elle lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880, au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, conditions auxquelles elle déclare expressément souscrire.

Elle sera, en conséquence, assujettie envers la ville de Nantes à toutes les obligations imposées à la ville de Nantes elle-même par ce cahier des charges.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à l'article 30 de la loi du 11 juin 1880, que, dans la rédaction dudit cahier des charges, ont été modifiés ou supprimés les articles ou portions d'articles indiqués ci-après, savoir :

Articles 6, 7, 8, 12, 23, 24, 25, 26, 27, 28 (§ 1), 29, 30, 31, 32, 34, 36, 38.

Art. 4. — Le droit de stationnement, de 150 francs par an et par voiture réellement en service sur les lignes déjà exploitées, payé actuellement par la compagnie des tramways de Nantes, s'appliquera de même aux voitures réellement en service sur les lignes à construire, et, en outre, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique relatif à ces dernières, la compagnie acquittera, au même titre, une somme fixe totale annuelle de 900 francs.

Le nombre minimum de voitures sur lequel la taxe proportionnelle sera calculée est fixé à vingt, et, par suite, le minimum de redevance annuelle à payer à la ville par la compagnie (en dehors de la somme fixe de 900 francs ci-dessus stipulée) à 3.000 francs ; cette redevance sera payable par quart à la fin de chaque trimestre.

La ville de Nantes sera dispensée, à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique, relatif aux lignes à construire, de payer à la compagnie la redevance annuelle de 1.000 francs qu'elle paye actuellement pour le transport de dix agents de l'octroi.

Des cartes de circulation, au nombre de 58, seront remises aux fonctionnaires ou agents municipaux désignés par le maire de Nantes, et il en sera délivré, sur sa demande, aux agents similaires des services municipaux que la ville pourrait ultérieurement créer ou même s'annexer.

Lorsque le produit net du réseau dépassera la somme nécessaire pour distribuer aux actionnaires un dividende de 7 0/0, l'excédent sera partagé par moitié entre la ville et la compagnie.

Celle-ci s'engage, à cet effet, à fournir à l'administration municipale la justification complète de ses dépenses et de ses recettes d'exploitation et généralement toutes pièces justificatives quelconques.

Les sommes à provenir pour la ville de la présente stipulation ne se cumuleront pas avec le produit des droits de stationnement, c'est-à-dire qu'en cas de partage il sera ajouté fictivement au bénéfice à partager une somme égale au montant des droits afférents à l'exercice à liquider ; la moitié du total ainsi formé constituera la part de la ville, mais en déduisant les droits qu'elle aurait déjà encaissés pour ce même exercice.

Il est d'ailleurs bien entendu qu'il n'y aura lieu à partage que si l'excédent à partager est supérieur au montant des droits de stationnement.

Art. 5. — En ce qui concerne le tracé de la ligne de Grillaud, s'il arrivait que la largeur de la rue de Launay fût reconnue insuffisante par le maire de Nantes, la compagnie s'engage à modifier cette partie du parcours en passant par la rue Biaise et la rue Lamoricière prolongée, et, dans ce cas, la ville ne serait tenue envers la compagnie à aucune indem-

nité autre que le remboursement des frais de déplacement de la voie.

Dès que la place du Commerce sera agrandie, l'aubette qui y est actuellement établie devra être déplacée, mais de manière à continuer à assurer le raccordement des lignes des quais et des ponts dans des conditions analogues à celles qui existent actuellement.

La compagnie s'engage à établir aux environs de l'avenue Allard un abri destiné aux voyageurs attendant le tramway.

Les divers engagements pris par la compagnie dans cet article sont subordonnés aux approbations administratives respectivement nécessaires à l'exécution des travaux ou modifications projetés.

Art. 6. — La compagnie restera responsable envers la ville de toutes dépenses et tous dommages pouvant résulter pour celle-ci d'une déchéance provenant du fait du rétrocessionnaire. Elle devra prendre toutes les mesures nécessaires pour que l'exploitation de l'ensemble du réseau soit organisée dans des conditions assurant d'une façon complète la sécurité et la régularité de tous les services.

Art. 7. — La compagnie des tramways de Nantes créera une caisse de retraite pour tous ses employés, et cette caisse devra fonctionner à partir du jour du décret d'utilité publique à intervenir pour les lignes à construire.

Art. 8. — Si, pour l'établissement d'égouts ou la pose de canalisation dans le sous-sol de la voie publique, sur le parcours de voies ferrées, soit par la ville, soit par ses entrepreneurs agissant en son nom, il était indispensable de couper temporairement la voie du tramway, la compagnie des tramways de Nantes ne pourrait, de ce fait, réclamer aucune indemnité ; mais la ville ou ses entrepreneurs devront l'en prévenir au moins cinq jours à l'avance et employer tous les moyens pour ne couper qu'une des deux voies (sur les sections à double voie), et pour réduire au minimum (notamment par un travail de nuit) le temps pendant lequel la voie ferrée serait coupée.

Art. 9. — La compagnie des tramways de Nantes devra faire élection de domicile à Nantes. Dans le cas de non-élection, toute notification ou signification à elle adressée sera faite valablement au secrétariat général de la mairie de Nantes.

Art. 10. — Les contestations qui s'élèveraient entre la ville de Nantes et la compagnie des tramways, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses de la rétrocession, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture de la Loire-Inférieure, sauf recours au conseil d'État.

Art. 11. — Les frais d'enregistrement du cahier des charges de la concession, ainsi que du présent traité de rétrocession, seront supportés par la compagnie des tramways de Nantes.

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et, éventuellement, des marchandises.

La traction aura lieu par moteur à air comprimé.

Art. 2. — Ce réseau comprendra les lignes suivantes, construites ou à construire, empruntant les voies publiques ci-après désignées, situées dans les communes de Nantes, de Doulon et de Chantenay :

A. *Lignes concédées par décrets des* 21 *août* 1877 *et* 16 *juillet* 1879. — 1° Du pont de Toutes-Aides, sur la commune de Doulon, à la gare d'eau de la Grenouillère, sur la commune de Chantenay, en suivant le boulevard de Sébastopol, le quai de Richebourg, le quai du Port-Maillard, le quai du Bouffay, le quai Flesselles, le pont d'Erdre, le quai Brancas, les quais de la Fosse, du Capitaine-Renaud, d'Aiguillon, la rue de Luzençay, le quai de la Piperie et la rue de la Grenouillère. — 2° Prolongement de la ligne précédente, de la gare d'eau de la Grenouillère, sur la commune de Chantenay, à la gare de chemin de fer qui dessert cette commune, en suivant la rue de la Grenouillère et le chemin de Vincennes n° 14.

B. *Lignes concédées par décret du* 27 *juillet* 1887. — 1° Ligne des Ponts, partant de la place du Commerce et aboutissant à la place Pirmil en passant par le pont de la Bourse, la place de la Petite-Hollande, le pont Mauduit, la rue Haudaudine, le pont Haudaudine, la rue Louis-Blanc, la rue de la République, le boulevard Victor-Hugo, le pont et la place Pirmil. Ces deux dernières voies font partie de la traverse de la route nationale n° 23. — 2° Ligne de la route de Rennes partant du quai du Port-Maillard et aboutissant au boulevard Lelasseur en suivant la rue de Strasbourg, la place du Port-Communeau, le pont Morand, la rue et la route de Rennes jusqu'au boulevard de Ceinture. Toutes ces voies font partie de la traverse de la route nationale n° 137.

C. *Lignes à construire.* — 1° Ligne de la route de Paris s'embranchant sur la ligne de la route de Rennes, à l'angle de la rue de Strasbourg et de la Haute-Grande-Rue, et aboutissant au boulevard de Ceinture en suivant la Haute-Grande-Rue, la place Saint-Pierre, la rue de l'Évêché, la place Louis XVI, la rue Saint-Clément, la rue de Paris et la route de Paris. — 2° Ligne dite de Gaillaud partant du quai de la Fosse et aboutissant au boulevard de Ceinture, en suivant la rue de Launay, l'avenue de Launay, la place du Général-Mellinet et l'avenue Allard prolongée jusqu'à la place de la Chesnaie.

Art. 3. — Pour les lignes à construire, les projets d'exécution seront

présentés dans un délai de trois mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Les travaux devront être commencés dans un délai de trois mois à partir de l'approbation des projets. Ils seront poursuivis et terminés de telle façon que ces lignes soient livrées à l'exploitation dans le délai de six mois après l'approbation des projets, pour l'une d'elles, et de huit mois pour l'autre.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être 1m,45.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2m,20, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,20 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,90.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1 mètre pour les lignes A et de 1m,16 pour les lignes B et C.

Art. 5. —. . . . . .

Art. 6. — Le tramway sera établi dans la chaussée, avec rails noyés ; les voies de fer seront posées au niveau du sol, sans saillie ni dépression, suivant le profil normal de la voie publique, et sans aucune altération de ce profil, soit dans le sens transversal, soit dans le sens longitudinal, à moins d'une autorisation spéciale du préfet. Dans les parties où la voie ferrée empruntera des chaussées pavées, les rails seront compris dans un pavage de 15 à 18 centimètres d'épaisseur, qui règnera dans l'entre-rails, et à 40 centimètres au moins de chaque côté, conformément aux dispositions prescrites par le préfet, sur la proposition du concessionnaire, qui restera chargé d'établir à ses frais ce pavage. Dans les chaussées empierrées, il sera placé, pour accoster les rails de chaque côté, un rang de pavés constitué alternativement par des carreaux de 18 à 20 centimètres de côté, et des boutisses en matériaux durs de 25 centimètres de longueur.

Toutefois, pour les lignes A et B, cette disposition ne sera adoptée en remplacement de la disposition actuelle qu'au fur et à mesure des travaux de renouvellement.

La chaussée pavée ou empierrée de la voie publique sera d'ailleurs conservée ou établie avec des dimensions telles qu'en dehors de l'espace occupé par le matériel du tramway (toutes saillies comprises), il reste une largeur libre de chaussée permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel du tramway avec le jeu nécessaire ; elle est fixée au minimum à : pour les lignes A, 2m,50 ; pour les lignes B, 2m,55 ; et pour les lignes C, 2m,60.

Art. 7. — (Supprimé.)

Art. 8. — Le minimum des largeurs à réserver entre le matériel de la voie ferrée (partie la plus saillante) et le bord d'un trottoir est fixé comme suit :

1° Quand on réserve le stationnement des voitures ordinaires : pour les lignes A, 2m,50 ; pour les lignes B, 2m,55; pour les lignes C, 2m,60 ;

2° Quand on supprime ce stationnement, 30 centimètres, sauf les exceptions précédemment admises en quelques points de la ligne A.

Le minimum des largeurs à réserver entre le matériel de la voie ferrée et les constructions longeant la voie sera de 1m,40 pour les lignes C.

Art. 9. — . . . . . .

Art. 10. — . . . . . .

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter en pleine voie pour laisser des voyageurs sur tous les points du parcours, sauf dans les parties en courbes ou présentant de fortes déclivités.

Pour les lignes déjà construites, le nombre et l'emplacement des bureaux d'attente sont arrêtés comme suit :

1° *Ligne A.* — Origine de la ligne à Doulon ; près de la gare du chemin de fer d'Orléans, sur le boulevard Sébastopol; place des États; place du Commerce, à l'origine du quai Capitaine-Renaud ; quai de l'Aiguillon, entre les escaliers de Sainte-Anne et l'origine de la rue de Luzençay; près du passage à niveau de la gare de Chantenay ;

2° *Ligne B.* — Pour la ligne des ponts : place de la République; place Pirmil. Pour la ligne de la route de Rennes : près du pont Morand, à l'origine de la route de Rennes; près du boulevard Lelasseur, à l'extrémité de la route de Rennes.

Pour les lignes à construire, le nombre et l'emplacement des bureaux d'attente seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu, dès à présent, qu'il sera établi des bureaux d'attente, pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

1° Ligne de la route de Paris : place Louis XVI ; terminus du boulevard de Ceinture;

2° Ligne de Grillaud : place Lamoricière ; terminus du boulevard de Ceinture.

---

## TITRE II.

### ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

Art. 12. — . . . . . .

Art. 13. — . . . . . .

Art. 14. — Le nombre minimum des voyages qui devront être faits tous les jours, dans chaque sens, est fixé à 50, sauf en ce qui concerne la ligne des Ponts, pour laquelle ce chiffre est porté à 80.

Art. 15. — Les trains se composeront de deux voitures au plus, et leur longueur totale ne dépassera pas 20 mètres.

La vitesse des trains en marche ou de voitures isolées sera au plus de 20 kilomètres à l'heure.

## TITRE III.

### DURÉE ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

Art. 16. — La durée de la concession commencera, pour les lignes à construire, de la date du décret d'autorisation, et elle prendra fin pour toutes les lignes le 31 décembre 1936.

La présente concession annulera les concessions antérieures auxquelles elle sera substituée.

Art. 17. — A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, l'État sera subrogé à tous les droits du concessionnaire sur la voie ferrée et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de lui remettre en bon état d'entretien la voie ferrée et tous les immeubles faisant partie du domaine public qui en dépendent. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant de ladite voie, tels que les barrières, les clôtures, les changements de voie, plaques tournantes, canalisation d'air établies sur la voie publique, bureaux d'attente et de contrôle, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, l'État aura le droit de saisir les revenus du tramway et de les employer à rétablir en bon état la voie ferrée et ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des dépôts et ateliers, l'État se réserve le droit de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts, mais sans pouvoir y être contraint. La valeur des objets repris sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'État.

L'État sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre en outre les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts ; et, réciproquement, si l'État le requiert, le concessionnaire sera tenu de céder ces approvisionnements de la même manière. Toutefois, l'État ne pourra être obligé de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du tramway pendant six mois.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le Gouvernement déciderait que les voies ferrées doivent être maintenues en tout ou en partie.

Art. 18. — . . . . . .

Art. 19. — L'État aura toujours le droit de racheter la concession.

Si le rachat a lieu avant l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, il se fera conformément au paragraphe 3 de l'article 11 de la loi du 11 juin 1880. Ce terme de quinze ans sera compté à partir

de la mise en exploitation effective du réseau entier, ou au plus tard partir de la fin du délai qui est fixé dans l'article 3 du présent cahier des charges, sans tenir compte des retards qui auraient eu lieu dans l'achèvement des travaux.

Si le rachat de la concession entière est réclamé par l'État après l'expiration des quinze premières années de l'exploitation, on réglera le prix du rachat en relevant les produits nets annuels obtenus par le concessionnaire pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, et en y comprenant les annuités qui auront été payées à titre de subvention : on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Le concessionnaire recevra, en outre, dans les six mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels il aurait droit à l'expiration de la concession, suivant le quatrième et le cinquième paragraphes de l'article 17, la reprise de la totalité des objets mobiliers étant ici obligatoire dans tous les cas pour l'État.

Le concessionnaire ne pourra élever aucune réclamation dans le cas où, par suite d'un changement dans le classement des routes et chemins empruntés par la voie ferrée, une nouvelle autorité serait substituée à celle de qui émane la concession.

La nouvelle autorité aura les mêmes droits que celle qui a fait la concession.

Art. 20. — . . . . . .

Art. 22. — . . . . . .

---

## TITRE IV.

### TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

Chacune des lignes désignées à l'article 2 sera divisée en sections, les points de sectionnement étant placés : pour la ligne des quais de la Loire, près de la gare d'Orléans, à la place du Commerce, à l'origine du quai du Capitaine-Renaud, sur le quai d'Aiguillon, entre les escaliers, Sainte-Anne et l'origine de la rue de Luzençay ; pour la ligne des ponts

à la place de la République ; pour la ligne de Rennes, entre le pont Morand et le carrefour des rues Talensac et Châteaubriant ; pour la ligne de la route de Paris, à la place Louis XVI ; pour la ligne de Grillaud, à la place Lamoricière.

Le prix total à percevoir de chaque voyageur sera de 10 centimes pour le parcours partiel ou entier d'une seule section, 20 centimes pour le parcours partiel ou entier de deux sections consécutives, et 30 centimes pour tout parcours supérieur, dans un même trajet, avec ou sans changement de voiture. Les mots « un même trajet » signifient que, dans ce trajet, le voyageur ne peut pas faire un parcours empruntant plus d'une fois tout ou partie de la même section, dans un sens ou dans l'autre.

Exceptionnellement, pour les voyageurs qui passeront des lignes de la route de Rennes, de la route de Paris et de Grillaud sur celle des quais de la Loire, seront comptés pour une seule section les parcours suivants, effectués avec ou sans changement de voitures : Pont Morand-Grande Gare, Pont Morand-Place du Commerce, place Louis XVI-Grande Gare, Louis XVI-Place du Commerce, place Lamoricière-Gare maritime, place Lamoricière-Place du Commerce, et *vice versa*.

Les places d'impériale et de plate-forme sont assimilées pour le prix à celles d'intérieur. Des billets d'aller et retour pourront être accordés avec une réduction d'un quart sur le prix du trajet double.

Il sera créé, en faveur des ouvriers, des cartes d'abonnement valables seulement les jours non fériés : le matin, de sept heures à neuf heures, et le soir de six heures à neuf heures, au prix réduit de 1 franc par semaine.

| TARIF<br>PAR TÊTE ET PAR SECTION<br>ou fraction de section | PRIX | | |
|---|---|---|---|
| | de péage | de transport | Total |
| *Grande vitesse* | | | |
| Voyageurs. — Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (classe unique).... | 0f,07 | 0f,03 | 0f,10 |
| Enfants. — Au-dessous de quatre ans, les enfants ne payent rien, à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagnent ; de quatre ans à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois, dans une même voiture, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur ; au-dessus de sept ans, ils payent place entière. | | | |
| Militaires. — Les sous-officiers et soldats en uniforme ne payeront que demi-place. | | | |

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus au concessionnaire qu'autant qu'il effectuerait lui-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, il n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

Art. 24, 25, 26, 27. — (Supprimés.)

Art. 28. — Dans le cas où le concessionnaire jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'il est autorisé à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs.

Toute modification de tarif proposée par le concessionnaire sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics, conformément aux dispositions de la loi du 11 juin 1880.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et le concessionaire dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par le concessionnaire aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

Art. 29. . . . . .

Art. 33. — A moins d'une autorisation spéciale du préfet, il est interdit au concessionnaire, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

Le préfet, agissant en vertu de l'article 39 du règlement d'administration publique du 6 août 1881, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises du transport dans leurs rapports avec le tramway.

Art. 34. — (Supprimé.)

## TITRE V.

### STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

Art. 35. — . . . . . .

Art. 36. — (Supprimé.)

## TITRE VI.

### CLAUSES DIVERSES.

Art. 37. — La somme que le concessionnaire doit verser chaque année à la date du 30 juin, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Cette somme sera versée à la caisse du trésorier-payeur général à Nantes. Elle sera due pour les lignes à construire à partir de la date du décret de concession.

Art. 38. — Le concessionnaire exploitant les tramways à Nantes depuis plus de quinze ans, il n'y a pas lieu à versement d'un nouveau cautionnement pour l'augmentation de son réseau, visée au présent cahier des charges, mais les cautionnements actuellement déposés (17.200 francs) restent affectés aux garanties stipulées par les articles 20 et 21 ci-dessus.

Art. 39. — Le concessionnaire devra faire élection de domicile à Nantes.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de cette ville.

Art. 40. — Les contestations qui s'élèveraient entre le concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Loire-Inférieure, sauf recours au conseil d'État.

*Les articles rayés comme au type* (*).

---

# (N° 222)

[10 octobre 1896]

*Décret approuvant la substitution de la « Société anonyme des tramways de Boulogne-sur-Mer » à la « Compagnie anglo-française de tramways » comme rétrocessionnaire du réseau de tramways concédé à la ville de Boulogne-sur-Mer.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 23 septembre 1896.

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution de la société anonyme des tramways de Boulogne-sur-Mer à la compagnie anglo-française de tramways et à la compagnie générale des railways à voie étroite, comme rétrocessionnaire du réseau de tramways concédé à la ville de Boulogne-sur-Mer par le décret ci-dessus visé du 24 avril 1877.

Art. 2. — Sont retranchées de ce réseau les lignes ou sections de lignes suivantes :

1° Section de la première ligne du Coin-Menteur à l'établissement des bains, empruntant la digue ou terrasse dudit établissement et desservant la plage est;

2° Deuxième ligne du quai de la Douane (actuellement quai Gambetta), longeant le quai des Paquebots (actuellement quai Gambetta) et desservant également le casino et la plage;

3° Section de la troisième ligne du Coin-Menteur à la gare du chemin de fer, comprise entre le Coin-Menteur et la gare des voyageurs.

Art. 3. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement des nouvelles lignes ou sections de lignes à établir pour compléter le réseau de tramways de la ville de Boulogne-sur-Mer, conformément au cahier des charges annexé au présent décret, ainsi qu'aux dispositions générales du plan ci-dessus visé et qui demeurera également annexé au présent décret.

Les lignes ou sections de lignes conservées de l'ancien réseau formeront, avec ces nouvelles lignes ou sections de lignes, un réseau soumis au même régime et au même cahier des charges.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit réseau ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 4. — La ville de Boulogne-sur-Mer est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 5. — Est approuvée la convention passée, le 20 juillet 1896, entre le maire de Boulogne-sur-Mer, agissant au nom de la ville, d'une part, et la société anonyme des tramways de Boulogne-sur-Mer, d'autre part, pour la rétrocession des lignes dont il s'agit.

Ladite convention restera annexée au présent décret.

Art. 6. — Il est interdit à la société anonyme des tramways de Boulogne-sur-Mer, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes de tramways mentionnées aux articles précédents, sans y avoir été préalablement autorisée par décret délibéré en conseil d'Etat.

---

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

1° M. Douglas Aigre, maire de la ville de Boulogne-sur-Mer, agissant en cette qualité, en vertu d'une délibération du conseil municipal de Boulogne, en date du 25 mai 1894, d'une part;

2° Et la société des tramways de Boulogne, dont le siège est à Paris, 8, rue Auber, représentée aux fins des présentes par M. Armand Rouffard, administrateur délégué de la société, autorisé par une délibération du conseil d'administration, en date du 5 septembre 1895, d'autre part,

Ont été arrêtées les conventions suivantes :

Art. 1er. — Le maire de la ville de Boulogne-sur-Mer, au nom de cette ville, déclare dès à présent, et en prévision de l'obtention du décret que la ville sollicite, rétrocéder à la société des tramways de Boulogne, ce accepté par le second soussigné ès nom, pour une durée égale à celle de la concession qui lui sera accordée par l'État, l'établissement et l'exploitation du réseau de tramways défini à l'article 2 du cahier des charges annexé au présent traité.

Ce cahier des charges est d'ailleurs conforme au cahier des charges type approuvé par décret du 6 août 1881, sauf les dérogations ou modifications apportées dans les articles 6, 7, 8, 9, 11, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32 et 34.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir accordant la concession et approuvant le présent traité, est faite aux conditions suivantes :

Art. 2. — La société des tramways de Boulogne-sur-Mer est substituée à la ville de Boulogne-sur-Mer dans toutes les obligations qui sont imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au présent traité, de même que ladite société est subrogée aux avantages résultant pour la ville du même cahier des charges.

Art. 3. — La société des tramways de Boulogne-sur-Mer, paiera annuellement à la ville de Boulogne-sur-Mer à titre de droit de stationnement tant du matériel fixe que du matériel roulant, une redevance de 2.000 francs. Cette redevance annuelle ne pourra être augmentée pour quelque cause que ce soit, même en cas de nouvelle perception que la ville serait autorisée à faire ou en cas d'extension du réseau.

La redevance annuelle sera versée en espèces à la caisse municipale le 31 juillet de chaque année, à partir de l'année 1908.

Art. 4. — Le dépôt des tramways sera construit par la société des tramways de Boulogne-sur-Mer sur le territoire de la ville de Boulogne-sur-Mer, dans un délai de six mois à partir de la date du décret de concession.

Art. 5. — Dans le cas où la société des tramways de Boulogne-sur-Mer n'aurait pas achevé la construction du dépôt dans le délai ci-dessus indiqué, un arrêté du maire, qui devra être approuvé par M. le préfet du Pas-de-Calais, la mettra en demeure de terminer les travaux dans un délai déterminé, qui sera de quinze jours au moins. Passé ce délai, la société des tramways payera à la ville de Boulogne-sur-Mer des dommages-intérêts pour retard, dont le montant est fixé à forfait, d'un commun accord, à 50 francs par jour de retard jusqu'au jour de l'achèvement des travaux de construction du dépôt.

La même procédure et les mêmes pénalités sont applicables en cas de retard, soit dans l'achèvement des travaux, soit dans la mise en exploitation du réseau dans les délais fixés par le cahier des charges jusqu'au jour de cette mise en exploitation ou de la déchéance, sans préjudice des mesures que l'administration supérieure pourra prendre en vertu des droits qui lui sont conférés par le cahier des charges de la concession ou les lois et règlements sur la matière.

Art. 6. — La ville de Boulogne-sur-Mer s'engage à verser à la société des tramways de Boulogne, à titre de subvention:

1° Les trois cinquièmes de la somme nécessaire pour élever chaque année à 30.000 francs la recette brute annuelle par billets de la ligne du Corps-de-Garde de la place Dalton au Dernier-Sou, sans que cette subvention puisse excéder annuellement 8.000 francs;

2° Les trois cinquièmes de la somme nécessaire pour élever chaque année à 20.000 francs la recette brute par billets du réseau entier (moins la ligne de la place Dalton au Dernier-Sou), pendant la période comprise entre le 15 octobre inclusivement et le 15 mai exclusivement, sans que cette subvention puisse excéder annuellement 3.000 francs.

Art. 7. — En vue de l'application de l'article précédent, l'administration municipale de Boulogne-sur-Mer aura le droit de faire contrôler par ses agents, de telle façon qu'elle avisera, les recettes brutes par billets de la société des tramways de Boulogne-sur-Mer.

Ladite société devra, en conséquence, organiser un mode de comptabilité de ses recettes brutes par billets, agrée par la ville, et mettre à la disposition des contrôleurs de la ville ses livres de recettes d'entrée et de sortie de billets, ainsi que les souches de ces billets.

La délivrance des billets dans les voitures pourra être ainsi contrôlée par la ville.

Art. 8. — Les agents de la ville chargés du contrôle des recettes jouiront des mêmes privilèges et immunités que les agents de l'État chargés du contrôle et de la surveillance de la voie et du matériel, mais

ils ne pourront être au nombre de plus de six. — Ils devront être porteurs de commissions délivrées par le maire de Boulogne et visées par le représentant de la compagnie.

Art. 9. — Une copie de tous les documents et renseignements produits à l'État sera remise à la ville.

Art. 10. — La ville de Boulogne-sur-Mer se réserve, en ce qui concerne le rachat de la rétrocession, les mêmes droits que possède l'État en ce qui concerne le rachat de la concession.

Art. 11. — La société des tramways de Boulogne s'engage:

1° A supprimer à ses frais, risques et périls, sans aucun recours contre la ville, les lignes ou portions de lignes de tramways existant actuellement sur le territoire de la ville de Boulogne-sur-Mer et non comprises dans le réseau défini par l'article 2 du cahier des charges de la concession et à remettre les lieux dans leur état primitif;

2° A ramener à la largeur de 1 mètre toutes les autres voies existantes;

3° A supporter tous les frais d'établissement du nouveau réseau;

4° A prendre à sa charge la dépense nécessaire pour consolider le pont de la Liane, sous réserve que la transformation de la travée en bois en travée métallique tournante ou fixe ne donnera lieu, à quelque époque qu'elle soit exécutée, qu'à une contribution de 50 0/0 de la dépense d'une travée métallique fixe.

Art. 12. — La ville de Boulogne s'engage à réaliser, à ses frais, l'alignement approuvé de la rue Damrémont, au droit du château de la Liane.

Art. 13. — Pour garantir l'exécution de ses engagements, la société des tramways de Boulogne-sur-Mer versera à la caisse municipale, dans le délai d'un mois après la date du décret de concession, un cautionnement de 12.500 francs en valeurs acceptées par le Trésor, ou en numéraire. Dans ce dernier cas, l'intérêt payé par la Caisse des dépôts et consignations profitera à la société.

Art. 14. — Sont et demeurent abrogées les dispositions du traité de rétrocession intervenu le 31 mai 1876 entre la ville de Boulogne-sur-Mer et la compagnie anglo-française (aux droits de laquelle la compagnie générale de railways à voie étroite a été substituée en vertu d'un acte authentique passé, le 23 juillet 1881, devant Me Ponticourt, notaire à Boulogne-sur-Mer, cette compagnie s'étant elle-même substituée depuis la société des tramways de Boulogne-sur-Mer, par acte authentique passé devant Me Baudrier, notaire à Paris, le 26 juillet 1894).

Art. 15. — Les frais de timbre, d'enregistrement, d'expédition, d'impression du présent traité et de ses annexes, des plans, dessins d'exécution ou autres des lignes autorisées et des installations annexes et tous autres frais généralement quelconques auxquels le présent acte pourra donner lieu et qui en seront ou pourront être la suite ou la conséquence seront supportés par la société des tramways de Boulogne-sur-Mer.

Art. 16. — La somme que le rétrocessionnaire doit verser chaque année à la date du 1er octobre, afin de pourvoir aux frais du contrôle, sera calculée d'après le chiffre de 50 francs par kilomètre de voie concédée.

Le premier versement aura lieu, le 1er octobre qui suivra la date du décret de concession, à la caisse du receveur des finances de Boulogne-sur-Mer.

Art. 17. — Avant la signature de l'acte de rétrocession, le rétrocessionnaire déposera à la Caisse des dépôts et consignations une somme de 12.500 francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculée conformément au décret du 31 janvier 1872, ou en bons du Trésor, avec transfert au profit de ladite caisse de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme formera le cautionnement de l'entreprise. Les quatre cinquièmes en seront rendus au rétrocessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 18. — Le rétrocessionnaire devra faire élection de domicile à Boulogne-sur-Mer.

Dans le cas où il ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à lui adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat de la mairie de Boulogne-sur-Mer.

Fait en double original à Boulogne-sur-Mer, le 20 juillet 1896.

---

## CAHIER DES CHARGES.

---

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le réseau de tramways qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par chevaux ou par moteurs mécaniques.

Art. 2. — Le réseau comprendra la plus grande partie des lignes déjà concédées par décret du 24 avril 1877 et celles à concéder présentement et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

1° Ligne n° 1, dite du Corps-de-Garde de la Grande-Rue (place Dalton) au Casino (entrée principale) : Grande-Rue (route nationale n° 1), rues Thiers, de la Coupe, Victor-Hugo, quai Gambetta, boulevard Sainte-Beuve ;

2° Ligne n° 2, dite du Corps-de-Garde de la Grande-Rue à l'Abattoir

(arrêt de la ligne Portel-Bonningues); Grande-Rue, rues Nationale et de Bréquerecque (route nationale n° 21);

3° Ligne n° 3, dite du Corps-de-Garde de la Grande-Rue à Châtillon (arrêt de la ligne Portel-Bonningues): Grande-Rue (route nationale n° 1), rue de la Lampe, pont de la Liane, quais Thurot et du Bassin, boulevard de Châtillon;

4° Ligne n° 4, dite du Corps-de-Garde de la Grande-Rue, au pied du Mont-Neuf-d'Outreau (carrefour): Grande-Rue (route nationale n° 21), rue de la Lampe, pont de la Liane, quai Thurot, rues du Moulin-à-Vapeur, de la Gare et Damrémont;

5° Ligne n° 5, dite du Corps-de-Garde de la Grande-Rue au Dernier-Sou (origine de la route nationale n° 42): Grande-Rue (route nationale n° 1), boulevard Mariette, rue de la Porte-Neuve (route nationale n° 1).

. . . . . .

. . . . . .

## TITRE IV.

### TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

*Tarif des droits à percevoir.*

Art. 23. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira exactement toutes les obligations, il est autorisé à percevoir pendant toute la durée de la concession les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

TARIF PAR TÊTE.

**Voyageurs.**

*Classe unique.*

Voitures couvertes et fermées à glace en hiver:

(*a*) Sur toute l'étendue d'une ligne, 15 centimes;

(*b*) De l'Abattoir au Casino et du Dernier-Sou à la rue d'Outreau ou à Châtillon, et *vice versa*, 25 centimes;

Tous les jours, les dimanches et fêtes exceptés, de midi à midi et midi, d'une heure et demie à deux heures, et de sept heures à sept heures et demie du soir, le concessionnaire sera tenu de délivrer des billets de correspondance, valables pour tout le réseau, à raison de 15 centimes.

Le préfet aura le droit de modifier les heures précitées, le concessionnaire entendu, mais sans pouvoir augmenter la durée du temps pendant lequel les billets à prix réduits seront délivrés.

Les prix déterminés ci-dessus comprennent l'impôt dû à l'État.

Il est formellement stipulé que le droit de péage entre pour les deux tiers, et le prix de transport pour un tiers dans les prix ci-dessus fixés.

*Bagages.*

Art. 24. — Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de 10 kilogrammes et pourra être porté sur ses genoux sans gêner les voisins n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement.

*Le reste comme au type* (*).

---

# (N° 223)

[10 octobre 1896]

*Décret approuvant le traité passé entre la ville de Cherbourg et M. Étienne Laval pour la rétrocessiom du réseau des tramways de Cherbourg et sa banlieue.*

Le Président de la République française,

Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,

Décrète :

Art. 1er. — Est approuvé le traité passé, le 28 août 1896, entre le maire de Cherbourg, au nom de la ville, d'une part, et M. Étienne Laval, d'autre part, pour la rétrocession du réseau des tramways de Cherbourg et sa banlieue, déclaré d'utilité publique par le décret du 25 juillet 1891, susvisé.

Ledit traité restera annexé au présent décret.

---

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre la ville de Cherbourg, représentée par M. Emm. Liais, son maire, agissant en exécution d'une délibération du conseil municipal,

(*) Voir le type: *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 15 octobre 1896.

en date du 26 août 1896 et sous réserve de la ratification par l'administration supérieure, d'une part;

Et M. Étienne Laval, maire d'Éveux (Rhône), y demeurant, stipulant tant en son nom personnel que pour le compte de la société anonyme des tramways de Cherbourg, qu'il s'engage à former, M. Laval ici représenté par M. Louis-Barthélemy Durand, muni à cet effet d'un pouvoir en due forme, d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

Art. 1er. — La ville de Cherbourg rétrocède à M. Laval, ès qualités, pour une durée égale à celle de la concession qui lui a été consentie par l'État, l'établissement et l'exploitation du réseau de tramways faisant l'objet du décret du 25 juillet 1891.

Cette rétrocession, qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir, approuvant le présent traité, est faite aux conditions du cahier des charges annexé au décret précité et, en outre, aux suivantes :

Art. 2. — M. Laval, ès qualités, est substitué à la ville de Cherbourg dans toutes les obligations qui sont imposées à la ville elle-même par le cahier des charges annexé au décret d'approbation ; de même que M. Laval, ès qualités, est subrogé aux avantages résultant pour la ville de ce même cahier des charges.

Art. 3. — Toutefois, les modifications aux trottoirs de la rue Grande-Vallée nécessitées par le passage de la ligne A dans cette rue seront faites par les soins et aux frais de la ville.

De plus, dans le cas où le Gouvernement appliquerait la clause prévue à l'article 18 du cahier des charges, le rétrocessionnaire sera tenu seulement à enlever les voies ferrées, et la ville sera chargée du surplus des travaux pour la remise des lieux dans l'état primitif.

Art. 4. — M. Laval payera annuellement à la ville de Cherbourg, à titre de droit de stationnement tant du matériel fixe que du matériel roulant, une redevance annuelle de 100 francs. Cette redevance annuelle est fixée pour toute la durée de la concession. Elle ne pourra être augmentée pour quelque cause que ce soit, même en cas de perception nouvelle que la ville serait autorisée à faire; elle sera versée en espèces à la caisse municipale, en une seule fois, le 31 juillet de chaque année.

Art. 5. — M. Laval a versé à la caisse municipale, en plus des 15.000 francs affectés au cautionnement de l'État, une somme de 110.000 francs en numéraire ; M. Laval touchera sur cette somme les intérêts que la ville retirera elle-même du versement de ces fonds à son compte courant au Trésor; elle sera remboursée, savoir: 10.000 francs après la mise en exploitation de la section de la place de Tourlaville au Pont; 98.000 francs aussitôt après que la construction totale sera terminée et l'exploitation commencée ; quant au surplus, soit 2.000 francs, il ne sera remboursé au rétrocessionnaire qu'après l'expiration de la concession. Les 110.000 francs dont il s'agit seront affectés par privilège à l'exécution des obligations de M. Laval et acquis à la ville en cas de déchéance de la rétrocession.

Art. 6. — L'exploitation aura lieu par le système Serpollet. Les voitures seront du genre de celles mises en circulation sur la ligne de la Madeleine à Gennevilliers. Pour le service des marchandises, le rétrocessionnaire pourra se servir de locomotives système Winthertur ou autre système sans odeur ni fumée. Il en sera de même lorsque l'encombrement des voyageurs nécessitera de la remorque.

Art. 7. — La ville se réserve le droit de demander ou d'accorder de nouvelles concessions de tramways; mais il est entendu que M. Laval aura, à conditions égales, un droit de préférence pendant dix ans ; un délai de trois mois lui sera accordé, après notification, pour formuler son acceptation ou son refus ; passé ce délai, M. Laval sera forclos de son droit de préférence.

Art. 8. — Dans le cas où la ville viendrait à modifier dans les voies empruntées son système actuel d'empierrement ou de pavage, tous les frais qui en résulteraient, y compris le déplacement de la voie, resteraient à sa charge pour ce premier établissement. Si des travaux importants de grande réparation en ville, soit aux égouts, soit aux canalisations établies pour un service municipal, ne pouvaient s'exécuter sans interrompre le service des tramways, le rétrocessionnaire ne pourra de ce chef réclamer aucune indemnité à la ville. Il en sera de même pour toute interruption ordonnée par le maire par mesure d'ordre public sur tout ou partie du réseau.

Art. 9. — La ville s'engage à concéder la jouissance gratuite à M. Laval, ès qualités, des surfaces occupées par les bureaux d'attente et de contrôle lorsque lesdits bureaux seront établis sur des terrains de la voirie urbaine ou appartenant à la ville. Les plans architecturaux et l'emplacement de ces bureaux devront être soumis à l'approbation de l'administration municipale.

L'administration se réserve la faculté de faire déplacer ces bureaux en cas d'urgence, le rétrocessionnaire ayant été appelé à donner son avis.

Art. 10. — Les droits d'octroi payés par le rétrocessionnaire sur les matériaux, objets et engins nécessaires à la construction des lignes ou à leur renouvellement, ainsi que sur le matériel roulant, seront remboursés par la ville mensuellement, sur pièces justificatives.

Art. 11. — Les agents de la police municipale seront transportés gratuitement. Toutefois, il ne sera pas reçu plus de trois employés à la fois dans un train.

Art. 12. — Le directeur et tout le personnel employé à l'exploitation seront de nationalité française.

Art. 13. — La société anonyme des tramways de Cherbourg que M. Laval s'engage à former devra être constituée dans un délai de six mois à partir du décret approbatif du présent traité.

Art. 14. — Les frais de timbre, d'enregistrement et autres auxquels pourra donner lieu l'acte de rétrocession seront supportés par M. Laval. M. Laval devra, en outre, faire imprimer à ses frais trois cents exem-

plaires du présent traité. Élection de domicile est faite à Cherbourg, rue François-la-Vieille, n° 37.

Fait à Cherbourg, le 28 août 1896.

---

# (N° 224)

[10 octobre 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique le prolongement, dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'une ligne de tramway du pont d'Essey au Bon-Coin.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de Meurthe-et-Moselle, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction animale ou à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et à établir en prolongement de la ligne actuelle du pont d'Essey au Bon-Coin (réseau de Nancy ou de sa banlieue), depuis le pont d'Essey jusqu'à l'intersection du chemin de Tomblaine et de la route nationale n° 74.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai d'un an à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — La ville de Nancy est autorisée à pourvoir à la construction et à l'exploitation du prolongement défini à l'article 1er et des autres lignes qui composent le réseau de tramways de Nancy, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé en date du 15 septembre 1896, qui remplacera les cahiers des charges qui régissent actuellement ledit réseau.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 15 septembre 1896, entre le maire de Nancy, au nom de la ville de Nancy, et la compagnie générale française de tramways pour la rétrocession des divers tramways mentionnés à l'article 2, con-

formément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés resteront annexés au présent décret.

---

## TRAITÉ DE RÉTROCESSION.

Entre les soussignés :

M. H. Maringer, chevalier de la Légion d'honneur, maire de la ville de Nancy, agissant en cette qualité en vertu des délibérations du conseil municipal en date des 21 janvier et 29 novembre 1895, d'une part ;

Et MM. J. Rostand, président du conseil d'administration, et L. Guary, administrateur délégué de la compagnie générale française de tramways, dont le siège est à Paris, rue de la Chaussée-d'Antin, n° 60, agissant en ces qualités et en vertu d'une délibération du conseil d'administration en date du 18 mars 1896, d'autre part,

Il a été convenu et arrêté ce qui suit :

Art. 1er. — La ville de Nancy rétrocède à la compagnie générale française de tramways la concession, telle qu'elle lui sera accordée par l'État, d'un réseau de tramways à traction animale ou mécanique, destiné au transport des voyageurs et comprenant les lignes ci-après :

1° Ligne de Maxéville à Bon-Secours, partant de l'embranchement du chemin de Gentilly, territoire de Maxéville, suivant dans cette commune la route nationale n° 57, et, à Nancy, la rue de Metz, le cours Léopold, la place Carnot, les rues des Michottes, Stanislas, Saint-Dizier et de Strasbourg jusqu'à l'église de Bon-Secours (ligne existante et déjà concédée suivant décret du 23 mars 1874) ;

2° Ligne de Saint-Max au Bon-Coin, partant de l'intersection du chemin de Tomblaine et de la route nationale n° 74, territoire de Saint-Max, et suivant dans cette commune la route nationale n° 74, et, à Nancy, le faubourg Saint-Georges, la place Saint-Georges, les rues Saint-Georges et Saint-Jean, le faubourg Saint-Jean, les rues de la Commanderie et de Villers (ligne déjà concédée par décret du 5 avril 1881, pour la partie comprise entre le pont d'Essey et la rue Mazagran et par décret du 11 juillet 1893 pour la partie comprise entre la rue de Mazagran et le chemin de Villers. Quant à la partie comprise entre le pont d'Essey et le terminus de Saint-Max, elle fait l'objet d'une demande de concession actuellement soumise aux pouvoirs publics) ;

3° Ligne de Préville à Malzéville, partant du cimetière de Préville et suivant, à Nancy, le faubourg Stanislas, la rue Mazagran, la place Thiers, la rue du Faubourg-Saint-Jean, la place Saint-Jean, les rues Saint-Jean, Saint-Georges et des Dominicains, la place Stanislas, la rue

Héré, la place Carrière, la Grande-Rue, les rues Braconnot, Grandville et de Malzéville, le pont sur la Meurthe et la grande rue de Malzéville, jusqu'à la rue de l'Orme (ligne déjà concédée par décret du 5 avril 1881 pour la partie comprise entre Préville et la rue des Dominicains, et par décret du 11 juillet 1893 pour la partie comprise entre la rue des Dominicains et Malzéville);

4° Ligne de la place Lobau à la rue Saint-Georges, par les rues Molitor, de la Salle, Saint-Nicolas et du Pont-Mouja (ligne concédée par décret du 11 juillet 1893).

Art. 2. — La compagnie générale française de tramways déclare accepter cette rétrocession qui lui est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880 et au décret du 6 août 1881 portant règlement d'administration publique et aux conditions stipulées dans le cahier des charges de la concession, établi suivant la forme du cahier des charges type annexé à la loi précitée, et tel qu'il sera définitivement approuvé par l'administration supérieure.

La compagnie générale française de tramways sera, en conséquence, assujettie, tant envers la ville qu'envers l'État, à toutes les obligations imposées par ce cahier des charges.

Elle déclare renoncer au bénéfice des concessions accordées par les décrets des 23 mars 1874 et 5 avril 1881.

Art. 3. — Il est spécifié, conformément à la loi du 11 juin 1880, que dans la rédaction dudit cahier des charges seront modifiés les articles ou portions d'articles suivants, du cahier des charges type : 1, 3, 6, 7, 8, 11, 12, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 37, 38 et 39.

Art. 4. — En raison des risques courus par le rétrocessionnaire et du faible rendement possible d'une partie au moins de ces lignes, la présente rétrocession prendra fin en même temps que la concession demandée à l'État par la ville de Nancy, soit le 31 décembre 1940; de plus, la ville de Nancy prendra à sa charge la dépense d'entretien courant du pavage sur la zone affectée au service de la voie ferrée, mais seulement sur les chaussées du territoire de Nancy et exception faite de toutes les routes nationales ainsi que des rues urbaines parcourues par la ligne allant de Préville à Malzéville, entre le cimetière de Préville et la rue Saint-Dizier. Les frais d'établissement des pavages en pavés de Sierck resteront exclusivement à la charge de la compagnie, ainsi que les travaux de pavage effectués au cours de l'exploitation, qui seront la conséquence d'une réparation faite à l'armement de la voie ferrée.

Art. 5. — Il est entendu que la ville de Nancy s'interdit de laisser établir sur son territoire par des compagnies ou des particuliers, jusqu'au 11 juillet 1903, des lignes de tramways parallèles ou concurrentes aux lignes présentement rétrocédées. Les parties contractantes entendent par lignes parallèles ou concurrentes celles qui, sur une longueur d'au moins 400 mètres, courraient parallèlement aux lignes établies et à moins de 210 mètres de distance d'elles.

Par contre, la compagnie prendra à sa charge, pour abriter les voyageurs, l'établissement de kiosques dont le nombre sera fixé d'un commun accord avec la ville, étant entendu, toutefois, que la compagnie n'aura à supporter, de ce chef, aucuns frais annuels de location.

Art. 6. — La somme de 2.000 francs formant le cautionnement de l'entreprise des lignes concédées par décret du 11 juillet 1893 et versée à la Caisse des dépôts et consignations sera remboursée au concessionnaire jusqu'à concurrence des quatre cinquièmes, proportionnellement à l'avancement des travaux. Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'expiration de la concession.

Art. 7. — La compagnie générale française de tramways ne pourra céder tout ou partie de la présente rétrocession sans le consentement écrit de l'administration municipale.

Art. 8. — La compagnie rétrocessionnaire fait dès à présent élection de domicile à Nancy, chez le directeur des tramways, à l'établissement de l'avenue de Boufflers, où toutes pièces, actes, ordres, etc., lui seront adressés ou signifiés.

Art. 9. — Les frais de timbre et d'enregistrement auxquels donneront lieu le cahier des charges susrelaté ainsi que le présent traité seront supportés par la compagnie rétrocessionnaire.

Art. 10. — Le présent traité et le cahier des charges ci-annexé annulent et remplacent les traités signés entre la ville de Nancy et la compagnie générale française de tramways, le 28 mai 1891 et le 29 avril 1893, ainsi que les cahiers des charges signés de même les 15 mars 1892 et 29 avril 1893 et le cahier des charges annexé au décret du 13 mars 1874.

Fait triple à Nancy, le 15 septembre 1896.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges annule et remplace ceux qui sont annexés aux décrets du 23 mars 1874 et 11 juillet 1893.

Le réseau de tramways qui en fait l'objet est destiné au transport des voyageurs.

La traction aura lieu par chevaux ou par moteurs mécaniques.

Art. 2. — Ce réseau comprend les lignes suivantes :

1° Ligne de Maxéville à Bon-Secours, partant de l'embranchement du

chemin de Gentilly, territoire de Maxéville, suivant dans cette commune la route nationale n° 57, et à Nancy la rue de Metz, le cours Léopold, la place Carnot, les rues des Michottes, Stanislas, Saint-Dizier et de Strasbourg, jusqu'à l'église de Bon-Secours (ligne existante et déjà concédée suivant décret du 23 mars 1874);

2° Ligne de Saint-Max au Bon-Coin, partant de l'intersection du chemin de Tomblaine et de la route nationale n° 74, territoire de Saint-Max, et suivant dans cette commune la route nationale n° 74, et à Nancy le faubourg Saint-Georges, la place Saint-Georges, les rues Saint-Georges, Saint-Jean, du Faubourg-Saint-Jean, rues de la Commanderie et de Villers (ligne déjà concédée par décret du 5 avril 1881 pour la partie comprise entre le pont d'Essey et la rue Mazagran, et par décret du 11 juillet 1893 pour la partie comprise entre la rue Mazagran et le chemin de Villers). La partie de cette ligne comprise entre le pont d'Essey et le terminus de Saint-Max reste seule à construire;

3° Ligne de Préville à Malzéville, partant du cimetière de Préville et suivant à Nancy le faubourg Stanislas, la rue Mazagran, la place Thiers, la rue du Faubourg-Saint-Jean, la place Saint-Jean, les rues Saint-Jean, Saint-Georges, des Dominicains, la place Stanislas, la rue Héré, la place Carrière, la Grand'Rue, les rues Braconnot, Grandville, de Malzéville, le pont sur la Meurthe et la Grand'Rue de Malzéville jusqu'à la rue de l'Orme (ligne déjà concédée par décret du 5 avril 1881 pour la partie comprise entre Préville et la rue des Dominicains, et par décret du 11 juillet 1893 pour la partie comprise entre la rue des Dominicains et Malzéville);

4° Ligne de la place Lobau à la rue Saint-Georges par les rues Molitor, de la Salle, Saint-Nicolas et du Pont-Mouja (ligne concédée par décret du 11 juillet 1893).

Art. 3. — Le prolongement du pont d'Essey au terminus de Saint-Max (ligne n° 2) sera terminé et en exploitation dans un délai de six mois à partir de la date du décret déclaratif d'utilité publique.

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1m,44.

La largeur des locomotives et des caisses des véhicules, ainsi que leur chargement, ne dépassera pas 2 mètres, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2 mètres; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 4m,20.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 90 centimètres.

*Le reste comme au type* (*).

---

(*) Voir le type : *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal Officiel* du 17 octobre 1896.

# (N° 225)

[13 octobre 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, au port de Rouen, d'un transbordeur pour la traversée de la Seine.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, au port de Rouen, au bas du boulevard Cauchoise, d'un pont à transbordeur pour la traversée de la Seine.

Art. 2. — L'établissement et l'exploitation du pont dont il s'agit sont concédés au sieur Arnodin, ingénieur-constructeur à Châteauneuf-sur-Loire, aux clauses et conditions du cahier des charges accepté par lui, lequel demeurera annexé au présent décret, ainsi que le plan qui s'y rapporte.

Art. 3. — Le concessionnaire pourra se substituer, pour l'exercice de tous les droits et obligations résultant de la concession qui fait l'objet du présent décret, une société anonyme.

Cette substitution devra être autorisée par décret délibéré en conseil d'État.

Toute cession totale ou partielle de la concession, tout changement de concessionnaire, ne pourront avoir lieu qu'en vertu d'un décret délibéré en conseil d'État.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### OBJET DE LA CONCESSION.

Art. 1er. — Le présent cahier des charges a pour objet la construction et l'exploitation d'un pont à transbordeur à Rouen.

Ce pont sera établi sur la Seine, en un point à déterminer au bas du boulevard Cauchoise, à ou près l'emplacement tracé en rouge sur le plan (pièce n° 1 B du projet).

Il se composera d'un tablier métallique suspendu par des câbles qui prendront appui sur des pylônes métalliques établis sur les deux rives.

La distance mesurée d'axe en axe des pylônes sera d'environ 142 mètres. La hauteur libre entre le tablier métallique et le niveau du dessus des quais sera d'au moins 50 mètres.

Au tablier sera suspendu, par l'intermédiaire d'un chariot roulant sur deux files de rails, un transbordeur qui se trouvera au niveau de quais.

Ce transbordeur aura environ 10 mètres de longueur sur 13 mètres de largeur.

Le chariot roulant sera mû par une machine à vapeur ou par l'électricité, ou par tout autre moyen approuvé par l'administration.

Art. 2. — La concession ne constitue aucun privilège en faveur du concessionnaire.

Les quais sur lesquels seront installés les points d'appui et les diverses constructions se rapportant à l'ouvrage concédé resteront affectés à l'usage libre du public, sous l'autorité exclusive de la police du port.

L'administration se réserve le droit d'établir ou d'autoriser toute autre personne à établir, à employer ou à mettre à la disposition du public tels ponts, appareils et engins de passage qu'elle jugera convenable, et spécialement d'autoriser l'exploitation de tel ou tel passage d'eau, sans que le concessionnaire puisse élever aucune réclamation. Il est spécifié, toutefois, que, dans le cas où devrait s'établir un nouveau transbordeur ou un passage d'eau pour voitures, il ne pourrait être autorisé qu'à une distance de 300 mètres à l'amont et à l'aval.

## TITRE II.

### EXÉCUTION DES TRAVAUX ET ENTRETIEN.

Art. 3. — Le concessionnaire est autorisé à établir sur les quais les pylônes et massifs d'amarrage avec les divers appareils et bâtiments nécessaires pour l'exploitation du transbordeur.

Art. 4. — L'emplacement définitif du pont, les dispositions du pont, du transbordeur, des pylônes et des massifs d'amarrage, l'emplacement des bâtiments annexes, le tracé des conduites d'eau ou de gaz et des conduites électriques, s'il y a lieu, seront déterminés par le ministre des travaux publics, sur la proposition du concessionnaire, lors de la présentation des projets d'exécution prescrits par l'article 5 ci-après.

Art. 5. — Le concessionnaire est tenu de soumettre au ministre des travaux publics les projets d'exécution ou de modification de tous les ouvrages ou engins à installer. Ces projets doivent comprendre tous les plans et dessins et les mémoires explicatifs nécessaires pour bien spécifier les constructions à faire, et tous les calculs pour les justifier.

Le ministre des travaux publics a le droit de prescrire les modifications qu'il juge nécessaires pour assurer la liberté et la sécurité des quais, ainsi que la conservation des ouvrages du port.

Art. 6. — Le concessionnaire doit exécuter les travaux conformément aux projets qu'il a présentés et avec les modifications prescrites par le ministre des travaux publics, sans réclamer aucune indemnité du fait de ces modifications.

Tous les ouvrages doivent être exécutés en matériaux de bonne qualité, mis en œuvre suivant les règles de l'art.

Les maçonneries ne devront pas travailler au-delà d'un dixième de la charge qui produirait leur écrasement.

Les dimensions des pièces métalliques seront telles qu'en aucun cas le travail qu'elles doivent subir ne puisse excéder le quart de leur résistance absolue.

Les câbles seront en fil d'acier doux d'une résistance absolue d'au moins 84 kilogrammes par millimètre carré. L'acier forgé servant aux pièces de traction dans la suspension aura une résistance d'au moins 56 kilogrammes par millimètre carré avec 18 0/0 au moins d'allongement. L'effort maximum que devra subir cet acier ne pourra dépasser 12 kilogrammes par millimètre carré.

L'acier laminé pour la charpente du tablier et des pylônes sera de la qualité dite acier doux, donnant une résistance de 42 à 46 kilogrammes par millimètre carré avec 22 à 26 0/0 d'allongement. Il ne pourra travailler à plus de 11 kilogrammes par millimètre carré. Dans les pièces travaillant à la traction, on calculera le travail d'après la section nette, en déduisant les trous de rivets et de boulons.

Le fer sera de la qualité dite n° 3 fournissant une résistance de 33 kilogrammes par millimètre carré; son travail maximum sera de 6 kilogrammes par millimètre carré.

La fonte ne pourra être employée qu'à la compression; elle sera grise, de deuxième fusion et exempte de tous défauts.

Le travail maximum qu'elle subira ne dépassera pas 5 kilogrammes par millimètre carré.

Les coefficients de travail maximum définis ci-dessus ne pourront être atteints que dans le cas d'efforts exceptionnels et peu fréquents, tels que les charges d'épreuve ou les efforts produits par les ouragans violents.

Pour les pièces subissant un travail permanent ou très fréquent, ces coefficients seront abaissés en proportion de la fatigue qu'est susceptible d'imposer leur fonction particulière.

Les bois ne pourront travailler à plus du dixième de la charge de rupture.

Art. 7. — Les ouvrages établis par le concessionnaire doivent être constamment entretenus en bon état par ses soins, de façon à toujours convenir parfaitement à l'usage auquel ils sont destinés.

Le concessionnaire doit tenir, en outre, constamment propres les abords de ses ouvrages.

Si l'entretien est négligé sur quelques points par le concessionnaire, il y sera pourvu d'office à la diligence des ingénieurs du port, à la suite

d'une mise en demeure adressée par le préfet et restée sans effet.

Le montant des avances faites par le service du port sera remboursé par le concessionnaire, au moyen de rôles rendus exécutoires par le préfet.

L'entretien du pont consistera notamment à peindre les bois au moins une fois tous les trois ans et les fers tous les cinq ans, et même plus souvent s'il est nécessaire, pour prévenir toute apparence d'oxydation ; à renouveler les bois ou les fers lorsque la commodité ou la sûreté du passage pourra l'exiger ; à remplacer les câbles de suspension ou de retenue qui seraient rompus ou gravement altérés ; à maintenir en bon état le système de fondations ; à changer, au fur et à mesure des besoins, les pierres qui se dégraderaient dans les parements extérieurs des massifs d'amarrage ; à faire les ragréments et rejointements nécessaires pour refermer les joints que les pluies et les intempéries auraient ouverts, de manière que toutes les parties apparentes des maçonneries offrent constamment une surface unie et régulière.

Art. 8. — Le concessionnaire est responsable vis-à-vis des tiers de la réparation des dommages provenant du défaut de solidité ou d'entretien des constructions et engins, sans que la surveillance exercée par les ingénieurs du port puisse modifier en rien cette responsabilité.

Art. 9. — Tous les frais de premier établissement et d'entretien sont à la charge du concessionnaire.

Sont également à sa charge les frais des changements qu'il peut être autorisé par le ministre des travaux publics à apporter aux ouvrages du port, aux becs de gaz, canons d'amarrage, etc.

Art. 10. — Le concessionnaire a à sa charge, sauf son recours contre qui de droit, toutes les indemnités qui pourraient être dues à des tiers par suite de l'exécution, de l'entretien ou du fonctionnement des ouvrages autorisés.

Art. 11. — Le concessionnaire est tenu de se conformer à tous les règlements de voirie existants ou à intervenir, notamment en ce qui concerne les travaux à exécuter sur la voie publique en vue de l'établissement ou de l'entretien des tuyaux d'eau ou de gaz et de tous autres appareils.

Ces travaux doivent être effectués avec la plus grande activité et avec toutes les précautions qui seront prescrites, de façon à gêner le moins possible la circulation.

Aussitôt qu'ils seront terminés, la chaussée sera rétablie en bon état par les soins du concessionnaire et à ses frais.

Art. 12. — Le concessionnaire ne peut élever contre l'administration aucune réclamation en raison de l'état des chaussées et terre-pleins des quais ou de l'influence que cet état exercerait sur l'entretien et le fonctionnement de ses ouvrages, ni en raison du trouble ou des interruptions de service qui résulteraient pour ses divers engins soit de mesures temporaires d'ordre et de police prises par le service du port, soit de travaux exécutés sur le domaine public, tant par l'administra-

tion que par les particuliers régulièrement autorisés, ni en raison d'une cause quelconque résultant du libre usage de la voie publique.

Le concessionnaire ne pourra également élever aucune réclamation en raison des gênes et sujétions qui pourraient résulter pour lui des mouvements des bateaux et navires dans le port, ces gênes et sujétions devant être supportées par lui sans indemnité.

Art. 13. — Le concessionnaire devra avoir terminé dans le délai de dix-huit mois les travaux de premier établissement du pont à transbordeur et des bâtiments annexes formant l'objet de la présente concession.

Art. 14 — Les travaux de premier établissement, de modification et d'entretien seront exécutés sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port qui feront, tant aux usines que sur les chantiers, telles vérifications qu'ils croiront utiles sur la résistance des matériaux employés et sur la bonne exécution des travaux.

Aussitôt après l'achèvement de ces travaux, et avant toute mise en exploitation, le pont sera soumis à une épreuve sous la direction de l'administration des ponts et chaussées et aux frais du concessionnaire.

L'importance et la disposition du chargement d'épreuve seront fixées par le ministre au vu du projet d'exécution, le concessionnaire entendu. On constatera spécialement, dans les épreuves, la sûreté, la facilité et la promptitude des manœuvres d'arrêt, de départ et de changement de marche.

Il sera rédigé un procès-verbal contradictoire de cette épreuve entre les ingénieurs et le concessionnaire, et le préfet, sur le vu de ce procès-verbal, autorisera, s'il y a lieu, la mise en service.

Il demeure bien entendu que les frais de toutes les vérifications et épreuves indiquées au présent article seront supportés par le concessionnaire.

## TITRE III.

### EXPLOITATION.

Art. 15. — La concession ne confère aucun droit d'intervention dans le placement des navires à l'amont et à l'aval du transbordeur, dans le déplacement de ces navires, dans la police de la grande voirie, dans celle de la circulation ou de l'usage des quais.

Art. 16. — Les arrêtés ministériels fixent, le concessionnaire entendu :

*a*) L'horaire, la vitesse normale et la marche du transbordeur ;

*b*) Les feux et signaux à employer pendant la nuit et en cas de brouillard ;

*c*) Les règles à observer par le concessionnaire pour éviter des abordages entre le transbordeur et les navires ou embarcations ;

*d*) Le nombre maximum de passagers et de véhicules qu'il convient de prendre à chaque voyage ;

*e*) Le poids maximum des véhicules et du chargement total et les circonstances de vents et autres qui nécessiteraient l'interruption du service.

Le concessionnaire est tenu de se conformer à ces arrêtés.

Art. 17. — Dans le cas où la circulation sur le pont serait interrompue pour cause de travaux, de réparation ou d'entretien, le concessionnaire sera tenu d'établir à ses frais et sans délai un passage provisoire pour piétons à l'aide d'un bac ou de bateaux en nombre suffisant.

Les droits à percevoir sur ce passage provisoire ne pourront jamais être autres que ceux qui sont fixés par le tarif du péage concédé.

Art. 18. — Le concessionnaire est tenu d'éclairer les abords du pont et de ses accessoires, ainsi que le transbordeur, pendant la nuit, et d'entretenir à ses frais un nombre de gardiens suffisant pour assurer la régularité du service.

Art. 19. — Le concessionnaire est soumis au règlement du port.

Il doit se conformer aux arrêtés que prend le préfet, le concessionnaire entendu, pour réglementer dans l'intérêt de la sécurité publique, du bon ordre dans l'exploitation du port et du bon emploi des ouvrages de l'État, le stationnement, les mouvements et le fonctionnement des engins établis sur le domaine public.

En cas d'inobservation de ces arrêtés, après injonction verbale des officiers du port ou des ingénieurs, les agents du concessionnaire seraient passibles de procès-verbaux de contravention à la police de grande voirie, et il serait procédé d'office à l'exécution des ordres des officiers de port et des ingénieurs, aux frais des contrevenants, sauf recours contre le concessionnaire civilement responsable.

Art. 20. — Les mesures de détail relatives à l'application du présent cahier des charges, en ce qui concerne notamment les obligations respectives du concessionnaire et des personnes qui font usage du transbordeur et de ses accessoires, ainsi que les mesures de détail relatives à l'application des tarifs, sont arrêtées par le préfet, le concessionnaire entendu.

Art. 21. — Les agents et gardiens que le concessionnaire emploie pour la surveillance et la garde des ouvrages autorisés peuvent être commissionnés par le préfet et assermentés devant le tribunal de première instance.

Ils sont dans ce cas assimilés aux gardes des particuliers.

Ils ont des signes distinctifs de leurs fonctions.

Art. 22. — L'exploitation des appareils ou engins autorisés est faite sous le contrôle et la surveillance des ingénieurs du port.

Il est prévu, spécialement, que tous les ans il sera fait par l'ingénieur ordinaire une visite détaillée du pont et de toutes ses dépendances, à l'effet de constater leur état d'entretien. L'ingénieur en chef transmettra le procès-verbal de cette visite au préfet, avec son avis.

Tous les cinq ans, l'épreuve prescrite à l'article 14 précédent sera renouvelée aux frais du concessionnaire.

Art. 23. — Indépendamment de la visite annuelle et de l'épreuve périodique, d'autres visites et des épreuves pourront avoir lieu sur l'ordre du préfet, si un événement imprévu ou une circonstance quelconque faisait naître des doutes sur la solidité et la sûreté du passage.

## TITRE IV.

### TARIFS.

Art. 24. — Pour indemniser le concessionnaire des travaux et dépenses qu'il s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde le droit de percevoir, pendant toute la durée de la concession, pour l'usage de ses appareils, des taxes dont le montant est déterminé par des tarifs établis conformément aux dispositions ci-après.

Art. 25. — Les taxes maxima qui peuvent être perçues à partir de la mise en service du transbordeur sont les suivantes :

| NUMÉROS DES TARIFS | DÉSIGNATION DES UNITÉS TARIFÉES | PRIX PAR UNITÉ |
|---|---|---|
| | **A.** — *Voyageurs à pied, à cheval ou en voiture.* | |
| 1 | Par personne, non chargée ou chargée d'un poids de 20 kilogrammes au maximum..... | 0f,05 |
| | **B.** — *Animaux attelés ou non, non compris les conducteurs.* | |
| 2 | Cheval, mulet, âne, bœuf et autres bêtes bovines, par tête..... | 0 10 |
| 3 | Veau, mouton, porc, chèvre..... | 0 05 |
| | **C.** — *Objets divers non placés sur véhicules.* | |
| 4 | Valises, colis, caisses, sacs, volailles et tous objets ou marchandises non placés sur véhicules, par lot de 20 à 100 kilogrammes... .. | 0 05 |
| 5 | Les mêmes lorsque le poids du lot dépasse 100 kilogrammes par fraction de 50 kilogrammes.. | 0 05 |
| | **D.** — *Véhicules, conducteurs et animaux non compris.* | |
| 6 | Charrettes ou voitures servant au transport des marchandises, à deux roues, à vide..... .... | 0 10 |
| 7 | Charrettes ou voitures servant au transport des marchandises, à quatre roues, à vide..... ... | 0 15 |
| 8 | Chargement dans les voitures, par chaque cheval attelé..... | 0 15 |
| 9 | Voiture suspendue ou à ressort, servant au transport des personnes, à deux roues.... ..... | 0 15 |
| 10 | Voiture suspendue ou à ressort, servant au transport des personnes, à quatre roues..... | 0 25 |
| 11 | Vélocipède, voiture à chiens, voiture à bras, brouette à vide..... .... ..... | 0 05 |
| 12 | Chargement de chacun des véhicules du tarif n° 11..... ..... ..... | 0 05 |
| 13 | Voitures de tramway ou voitures automobiles, jusqu'à 5.000 kilogrammes de poids... .... | 1 » |
| 14 | Voitures de tramway ou voitures automobiles, par 1.000 kilogrammes, ou fraction de 1.000 kilogrammes, au-dessus de 5.000 kilogrammes. | 0 10 |

Dans le cas où le concessionnaire jugerait utile plus tard d'établir deux classes pour les voyageurs, le ministre des travaux publics fixera, après enquête, le tarif applicable à la 1re classe, tarif qui pourra être supérieur à celui de 5 centimes fixé au n° 1 ci-dessus.

Art. 26. — Sont exempts du droit de péage :

1° Le préfet, le maire, les juges d'instruction, le procureur de la République, les juges de paix et leurs greffiers, les commissaires de police et les agents de la police municipale, les ingénieurs des ponts et

chaussées, les officiers et maîtres de port, les directeurs et employés des administrations de l'enregistrement et des domaines, des contributions directes (les percepteurs compris), des contributions indirectes et des douanes; les agents de l'administration forestière, des lignes télégraphiques; les agents voyers, piqueurs et cantonniers des chemins vicinaux; le receveur municipal, les vérificateurs des poids et mesures, les préposés d'octroi, les agents des services actifs de la voirie municipale, des eaux et de l'éclairage public désigné par le maire; les facteurs de l'administration des postes, les officiers et agents divers des corps de la marine se rendant d'une rive à l'autre pour cause de service, ou ayant le siège de leurs fonctions dans la circonscription maritime de Rouen; les inspecteurs des pêches, les syndics des gens de mer, les gardes maritimes, les prud'hommes pêcheurs, les gardes jurés et autres fonctionnaires, etc., agents préposés à la police de la navigation et des pêches, mais pour le cas seulement où ces divers fonctionnaires et employés seront obligés de passer d'une rive à l'autre pour cause de service, et sous la condition que les employés seront revêtus des marques distinctives de leurs fonctions ou porteurs de leurs commissions;

Les ministres des différents cultes reconnus par l'État ainsi que leurs assistants;

3° Les corps de troupes en marche, les officiers en service pendant la durée et dans l'étendue de leur commandement, les sous-officiers et soldats voyageant isolément, à charge par eux de montrer une feuille de route ou un ordre de service, la gendarmerie dans l'exercice de ses fonctions, ainsi que les individus conduits par la gendarmerie;

3° Les pompiers qui, en cas d'incendie, iraient porter secours d'une rive à l'autre;

4° Les gardes champêtres dans l'exercice de leurs fonctions.

Quelque fréquents et nombreux que soient les passages des corps et des individus qui, aux termes des dispositions ci-dessus, doivent jouir du droit de franchise, le concessionnaire ne pourra prétendre à aucune indemnité.

Les enfants au-dessous de trois ans, à charge d'être portés ou conduits, sont également exempts des droits de passage.

Art. 27. — Sont interdits :

1° Le transport des personnes ne jouissant pas de leurs facultés mentales ou en état d'ivresse, non accompagnées;

2° Le transport des matières considérées comme inflammables ou explosibles.

Art. 28. — La perception doit être faite d'une manière égale pour tous, sans aucune faveur. Toute convention contraire à cette clause est nulle de plein droit.

Toutefois, cette clause ne s'applique pas aux traités qui pourraient intervenir entre le concessionnaire et l'État, dans l'intérêt des services publics de l'État.

Il peut, en outre, être établi des abonnements à prix réduits ; mais le tarif de ces abonnements doit être soumis à l'homologation du ministre des travaux publics, et il est entendu que toute réduction de taxe ou tout avantage accordé à certains usagers doit être accordé à tous les autres usagers dans les mêmes conditions.

Art. 29. — Le concessionnaire peut, s'il le juge convenable, abaisser les taxes au-dessous des limites déterminées par les tarifs maxima.

Les taxes ainsi abaissées ne peuvent être relevées qu'après un délai de trois mois.

Toute modification du tarif est portée à la connaissance du public par des affiches placardées au moins quinze jours avant l'époque fixée pour la mise à exécution.

La perception des tarifs modifiés ne peut avoir lieu qu'avec l'homologation du ministre des travaux publics.

Art. 30. — Les tarifs en vigueur à toute époque sont portés à la connaissance du public au moyen d'affiches apposées d'une manière très apparente, le plus près possible des appareils et aux endroits qui seront indiqués par l'ingénieur en chef du port.

Le concessionnaire est responsable de la conservation de ces affiches et les remplacera toutes les fois qu'il y a lieu.

## TITRE V.

### DURÉE ET RETRAIT DE LA CONCESSION, SUPPRESSION TOTALE OU PARTIELLE DES INSTALLATIONS.

Art. 31. — La durée de la concession est fixée à quatre-vingts ans à partir de la date du décret auquel le présent cahier des charges est annexé.

Art. 32. — Faute par le concessionnaire de remplir les obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra le retrait de la concession.

Le retrait sera prononcé, s'il y a lieu, après mise en demeure, par décret rendu en conseil d'Etat, sur le rapport du ministre des travaux publics, le concessionnaire entendu.

Il est spécialement prévu qu'au cas où le retrait serait prononcé parce que le concessionnaire n'aurait pas terminé ses travaux, l'administration se réserve de réadjuger à sa folle enchère l'achèvement des ouvrages commencés et la concession intégrale des droits et charges contenus dans le présent cahier des charges, sans que le concessionnaire évincé puisse réclamer d'autres indemnités pour les travaux exécutés, pour les droits de brevets et autres, que celles résultant des offres faites à l'enchère.

Art. 33. — Par le seul fait de la notification du décret prononçant le retrait de la concession, ou à l'expiration de la quatre-vingtième année et par le seul fait de cette expiration, l'Etat se trouvera subrogé à tous

les droits du concessionnaire. Il entrera immédiatement en possession de tous les appareils et de leurs accessoires, ainsi que de tous les ouvrages mobiliers ou immobiliers établis sur le domaine public ou sur le domaine de l'Etat et de toutes les dépendances immobilières. Le concessionnaire sera tenu de lui remettre ces ouvrages en bon état d'entretien.

En ce qui concerne les ustensiles et objets mobiliers qui seraient nécessaires au fonctionnement des appareils, l'Etat sera tenu, si le concessionnaire le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts et, réciproquement, si l'Etat le requiert, le concessionnaire sera tenu de les céder de la même manière.

Les dispositions qui précèdent ne sont applicables qu'au cas où le gouvernement déciderait que le pont et ses dépendances doivent être maintenus en totalité ou en partie.

Dans le cas, au contraire, où le gouvernement déciderait que le pont et ses dépendances doivent être supprimés en tout ou en partie, les constructions et engins seront enlevés et les lieux seront remis dans l'état primitif aux frais du concessionnaire, sans qu'il puisse prétendre à aucune indemnité.

Art. 34. — Dans le cas d'interruption partielle ou totale des services confiés au concessionnaire, le ministre des travaux publics prendra immédiatement, aux frais et risques du concessionnaire, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur le retrait de la concession ou jusqu'à ce que le concessionnaire se soit remis en mesure de continuer ses opérations.

Art. 35. — Dans le cas où, à une époque quelconque, il serait reconnu nécessaire, dans l'intérêt public, de déplacer les bâtiments accessoires, les tuyaux de conduites ou de gaz posés sur le sol du domaine public, en vue de l'exploitation de la présente concession, ces déplacements seraient ordonnés par arrêté préfectoral pris sur l'avis de l'ingénieur en chef du port.

Le concessionnaire serait tenu alors d'exécuter cet ordre à ses frais et sans indemnité, dans les délais prescrits; faute de quoi l'administration y procéderait d'office et aux frais du concessionnaire.

## TITRE VI.

### CLAUSES DIVERSES.

Art. 36. — Le concessionnaire est tenu de faire élection de domicile à Rouen.

Il doit avoir un bureau situé à proximité des quais et faire choix, s'il en est requis, d'un agent qui logera dans le bâtiment affecté audit bureau.

Cet agent a qualité pour recevoir, au nom du concessionnaire, toutes les notifications administratives.

Art. 37. — Le concessionnaire est dispensé de payer à l'État aucune redevance pour l'occupation du terrain du domaine public, sur lequel seront établis la passerelle, les pylônes et les massifs d'amarrage.

Les redevances ordinaires seront payées pour les occupations temporaires résultant des installations accessoires.

Art. 38. — L'Etat pourra à toute époque racheter la concession dès l'ouverture au service public du pont à transbordeur.

Si l'Etat use de la faculté qui lui est réservée par le présent article dans les quinze premières années de la concession, l'indemnité de rachat consistera dans le remboursement de toutes les dépenses de premier établissement réellement faites par le concessionnaire.

A partir de l'expiration de la période de quinze ans dont s'agit, l'indemnité de rachat sera réglée de la manière suivante :

On relèvera les produits nets obtenus annuellement par le concessionnaire ou ses ayants droit pendant les sept années qui ont précédé celle où le rachat sera effectué.

On en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et on établira le produit net moyen des cinq autres années. Ce produit net formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire ou à ses ayants droit pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Art. 39. — Les frais d'impression et d'enregistrement de toutes les pièces relatives à la présente concession restent à la charge du concessionnaire.

Art. 40. — Avant tout commencement d'exécution des travaux prévus au présent cahier des charges, le concessionnaire devra déposer à la caisse des dépôts et consignations une somme de 22.500 francs qui formera le cautionnement de l'entreprise.

Cette somme sera rendue au concessionnaire par cinquième et proportionnellement à l'avance des travaux.

Le dernier cinquième ne sera remboursé qu'après l'achèvement des travaux.

Vu pour être annexé au décret en date de ce jour.

Paris, le 13 octobre 1896.

# CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

## (N° 226)

[17 septembre 1896]

*Franchise postale. — Expéditions abusives de paquets d'imprimés. Instructions.*

Monsieur l'Ingénieur en chef, M. le Sous-Secrétaire d'État des postes et des télégraphes a signalé à mon administration les irrégularités chaque jour plus nombreuses, relevées contre des fonctionnaires de tous ordres et qui consistent à transmettre en franchise des quantités considérables d'imprimés, réunis en paquets lourds et volumineux, qui, par leur nature et leur poids, paraissent devoir rentrer dans le domaine de la messagerie.

Il y a là de véritables abus préjudiciables non seulement aux intérêts du trésor, mais encore au fonctionnement même du service des postes, qui n'est ni organisé, ni outillé pour effectuer le transport de semblables colis.

Afin de remédier à cet état de choses, l'administration des postes se propose d'exiger, tant de la part de ses agents que de celle des fonctionnaires expéditeurs, une scrupuleuse observation de l'ordonnance du 17 novembre 1844.

Aux termes de l'article 1er de ce texte, la franchise postale appartient de droit à la *correspondance* des fonctionnaires publics, exclusivement relative au service de l'État, c'est-à-dire à toutes les lettres ou communications écrites échangées, pour les besoins du service, entre les fonctionnaires désignés dans le tableau 3 annexé à ladite ordonnance.

Toutefois, diverses dispositions ont *assimilé* à la correspondance de service et, en conséquence, admis au transport gratuit, certains objets et imprimés dont la nomenclature est également donnée par l'ordonnance. Parmi les imprimés figurent :

1° Les budgets, rapports, comptes rendus, circulaires, affiches

et autres publications officielles faites directement par le gouvernement ou par ses agents en son nom (*art.* 8, § 4 *de l'ordonnance*).

2° Toutes autres publications ou autres imprimés concernant le service direct du gouvernement qui auront été achetés sur les fonds de l'État, à la condition que ces imprimés soient expédiés sous bandes et qu'ils soient accompagnés d'une déclaration écrite, revêtue de la signature du contre-signataire et indiquant :

Le titre de chaque ouvrage ;

Le nombre d'exemplaires à expédier ;

La qualité du destinataire, et enfin que l'envoi est fait pour le service du gouvernement (*art.* 8, § 5).

Le poids des paquets contenant les imprimés énumérés dans les deux paragraphes précédents ne doit jamais dépasser 5 kilogrammes, maximum fixé pour le poids des dépêches officielles de toute nature (*art.* 60) ;

3° Les formules imprimées à l'usage des fonctionnaires payées sur les fonds de l'État et réunies en paquets n'excédant pas 500 grammes, sans qu'il puisse être envoyé, le même jour, plus d'un paquet par le même fonctionnaire expéditeur au même destinataire (*art.* 9, § 28).

Ces conditions ont été combinées de manière à répondre à la fois aux exigences des services publics et aux nécessités du service postal, mais à la condition qu'elles soient en tout point respectées.

L'article 4 de cette ordonnance, complété par les articles 6 et 7 du décret du 24 août 1848, autorise, d'ailleurs, l'administration des postes, en cas de suspicion de fraude, *ou d'omission d'une seule des formalités prescrites*, à taxer en totalité les dépêches, à exiger que leur contenu soit vérifié, en présence des agents des postes, par les fonctionnaires destinataires et, au besoin, à provoquer des poursuites judiciaires contre les auteurs de fraudes reconnues.

Je désire, Monsieur l'Ingénieur en chef, que les fonctionnaires relevant du Ministère des travaux publics tiennent rigoureusement compte des observations de M. le Sous-Secrétaire d'État des postes et des télégraphes, et qu'ils ne s'écartent en aucun point, en matière de franchise postale, des règles que je viens de rappeler.

Je vous prie de m'accuser réception de la présente circulaire.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*
TURREL.

# (N° 227)

[14 octobre 1896]

*Fausses déclarations dans les expéditions par chemin de fer.*

Monsieur l'Inspecteur général, par deux circulaires du 23 avril 1894, un de mes prédécesseurs a signalé aux services du contrôle et aux compagnies de chemin de fer la nécessité de réprimer les fraudes commises par certains expéditeurs au moyen de fausses déclarations sur la nature ou le poids des marchandises remises aux gares.

Ces instructions ont produit presque immédiatement des résultats très appréciables. Recherchées et poursuivies, avec un zèle auquel je dois rendre hommage, par les commissaires de surveillance administrative et par les agents des compagnies, les fausses déclarations sont devenues plus rares et leurs auteurs ont encouru plus fréquemment des condamnations correctionnelles.

J'attache la plus grande importance à ce que l'œuvre ainsi commencée soit énergiquement poursuivie. Il faut mettre un terme aux agissements coupables qui permettent à quelques industriels ou commerçants peu scrupuleux de fausser à leur profit et au détriment de leurs concurrents plus honnêtes, le principe de l'égalité de traitement dans l'application des taxes, et portent aux recettes des compagnies un préjudice qui réagit sur le budget de l'État, par le jeu de la garantie.

Je vous prie en conséquence de veiller dans votre service à la stricte application des circulaires du 23 avril 1894.

Il m'a, en outre, paru nécessaire, à la suite d'une enquête administrative récente poursuivie de concert par les administrations des finances et des travaux publics, de compléter, en les précisant sur certains points, les instructions données par ces circulaires.

Il a été constaté, en effet, d'une part, que des divergences s'étaient produites dans les divers services de contrôle, tant en ce qui concerne la nature des contraventions à relever qu'au sujet de la procédure à suivre pour leur répression ; d'autre part, que certaines irrégularités plus ou moins habituelles se pratiquaient avec la connivence des agents des compagnies.

Les instructions qui suivent permettront, je l'espère, de rendre la répression plus uniforme et plus efficace.

Les fausses déclarations portant sur le *poids* des marchandises n'ont pas été considérées par tous les fonctionnaires du contrôle comme constituant des infractions à la loi du 15 juillet 1845 et à l'ordonnance du 15 novembre 1846. Certains d'entre eux ont pensé que la compagnie était tenue de faire le pesage des marchandises qui lui sont confiées et percevant même dans certains cas une taxe comprise dans les frais accessoires, l'expéditeur ne pouvait être recherché s'il bénéficiait d'une taxe réduite, par suite d'une déclaration de poids inexacte, que la compagnie aurait dû vérifier.

Cette manière de voir ne me semble pas admissible, l'obligation qui incombe à la compagnie n'infirme en rien celle qui est imposée aux expéditeurs par les articles 42 des conditions d'application des tarifs généraux de petite vitesse, et 47 des conditions d'application des tarifs généraux de grande vitesse. Il ne saurait être permis de spéculer sur la négligence des agents des compagnies, ou sur l'impossibilité matérielle où ils se trouvent parfois de peser tous les colis apportés à la gare en dernière heure.

Les tribunaux se sont d'ailleurs à maintes reprises prononcés sur ce point, et on ne compte plus les condamnations pour fausse déclaration sur le poids des marchandises.

Conformément au texte et à la jurisprudence, il y a donc lieu de relever les contraventions de cette nature.

Quant aux fausses déclarations sur la nature des marchandises, leur constatation présente au point de vue juridique certaines difficultés spéciales, dont la solution nécessitera, sans doute, l'intervention législative. Mon administration prépare dans ce but un projet de loi que je me propose de déposer prochainement.

En attendant, et pour éviter l'annulation, par certains tribunaux, des procès-verbaux dressés par les commissaires de surveillance, il conviendra que les ouvertures des colis aient toujours lieu par les agents de la compagnie, en vertu du droit qui leur est conféré par l'article 43 des conditions générales d'application des tarifs de petite vitesse (article 48 pour la grande vitesse) ; les commissaires de surveillance devront requérir cette ouverture des chefs de gare ou préposés et y assister ; ils n'auront ainsi, le cas échéant, qu'à constater la contravention.

La procédure suivie pour la poursuite des contraventions n'est pas la même sur tous les réseaux. Tantôt les commissaires de

surveillance se bornent à dresser et à transmettre à leurs chefs hiérarchiques des procès-verbaux de constat, qui permettent aux compagnies de demander la réparation civile du préjudice résultant pour elles de la fausse déclaration, ou qui peuvent être transformés en procès-verbaux de contravention, en vue d'une poursuite correctionnelle. Tantôt ces procès-verbaux de contravention sont immédiatement dressés, en double exemplaire et transmis au Parquet, par le commissaire de surveillance.

Ce dernier mode de procéder peut présenter d'assez sérieux inconvénients. Les Parquets ne poursuivent, en général, que lorsque l'intention frauduleuse du contrevenant paraît être établie ou très vraisemblable; s'ils reçoivent indistinctement tous les procès-verbaux dressés par les commissaires de surveillance, ils sont conduits à en classer sans suite un très grand nombre, ce qui ne peut qu'affaiblir l'action répressive.

Il importe de ne transmettre aux Parquets que les procès-verbaux ayant quelque chance d'être suivis, et il paraît utile de laisser à cet égard au contrôleur général un certain pouvoir d'appréciation, sous sa responsabilité.

Les commissaires de surveillance dresseront donc des procès-verbaux pour toutes les fausses déclarations parvenues à leur connaissance, et dans une forme telle que ces procès-verbaux puissent être éventuellement adressés au Parquet, mais ils se borneront à les transmettre à l'inspecteur de l'exploitation commerciale, qui les enverra au contrôleur général avec son avis. Le contrôleur général décidera, en s'inspirant des considérations qui précèdent.

Lorsqu'il jugera qu'il y a lieu de poursuivre, il devra aviser la compagnie de la transmission du procès-verbal au Parquet, afin que celle-ci puisse se porter partie civile.

J'attache une grande importance à ce que cette prescription ne soit pas perdue de vue.

Je compte, Monsieur l'Inspecteur général, sur votre vigilance et sur le zèle intelligent des fonctionnaires du contrôle commercial placés sous vos ordres pour assurer la stricte application des instructions qui précèdent.

Vous aurez d'ailleurs à me rendre compte périodiquement des résultats obtenus, par la production d'un état statistique trimestriel dont le modèle est joint à la présente circulaire. Cet état, dressé par le contrôleur général, indiquera dans un premier tableau le nombre des fausses déclarations constatées par les commissaires de surveillance, le nombre des procès-verbaux

classés par le contrôleur général ou transmis par lui au Parquet; combien de ces derniers ont été classés sans suite par le Parquet, ont abouti à des non-lieu ou à des condamnations.

Les affaires ayant donné lieu à des poursuites feront l'objet d'un second tableau faisant connaître la date et la nature de la contravention et sa suite judiciaire.

Ces états me seront transmis par votre intermédiaire, et, s'il y a lieu, avec vos observations.

Vous cesserez, d'autre part, de m'adresser, *dans chaque cas particulier*, le bulletin spécial des suites judiciaires prévu par les circulaires des 18 juillet 1864, 30 juin 1868 et 30 juillet 1879.

Recevez, etc.

*Le Ministre des travaux publics,*

TURREL.

---

MINISTÈRE
DES
TRAVAUX PUBLICS

# CONTROLE ET SURVEILLANCE DES CHEMINS DE FER

RÉSEAU D

## CONTROLE COMMERCIAL

*Relevé statistique des fausses déclarations constatées pendant le trimestre de 189 .*

### I. — SUITES DONNÉES AUX PROCÈS-VERBAUX.

| NOMBRE DES PROCÈS-VERBAUX | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Dressés par les Commissaires de surveillance administrative (1) | classés par le Contrôleur général (2) | Transmis au Parquet (3) | classés sans suite par les Parquets (4) | AYANT ABOUTI à des non-lieu (5) | AYANT ABOUTI à des condamnations (6) | **Nota :** Le chiffre inscrit dans la colonne 1 est égal à la somme des deux chiffres inscrits dans les colonnes 2 et 3. Le chiffre inscrit dans la colonne 3 est égal à la somme des trois chiffres inscrits dans les colonnes 4, 5 et 6. |
| | | | | | | |

### II. — ANALYSE DES AFFAIRES AYANT DONNÉ LIEU A POURSUITES.

| DATE de la CONTRAVENTION | NOMS des CONTREVENANTS | NATURE de la CONTRAVENTION | SUITES JUDICIAIRES | |
|---|---|---|---|---|
| | | | TRIBUNAL | CONDAMNATIONS |
| | | | | |

*Dressé par le contrôleur général soussigné,*

Paris, le

# PERSONNEL

## (N° 228)

### I. — INGÉNIEURS.

#### 1° NOMINATIONS.

*Arrêté du 30 septembre* 1896. — Sont nommés Sous-Ingénieurs, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1896, les Conducteur principaux faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire dont les noms suivent, savoir :

MM. **Moreau** (Ernest), Orne ;
**Leclerc** (Gustave), Marne ;
**Dinet** (Raymond), Indre ;
**Hembert** (Augustin), Eure.

#### 2° PROMOTIONS.

*Décret du* 16 *octobre* 1896. — M. **Philippe** (Léon), Inspecteur Général de 2e classe, Directeur de l'Hydraulique agricole au Ministère de l'Agriculture, est nommé Inspecteur Général de 1re classe, hors cadres, pour prendre rang à dater du 16 octobre 1896.

*Décret du* 22 *octobre*. — M. **Hivonnait**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, est nommé Ingénieur en Chef de 2e classe, pour prendre rang à dater du 1er novembre 1896.

3° SERVICE DÉTACHÉ.

*Arrêté du* 27 *octobre* 1896. — M. **Hivonnait**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Lozère et d'un service de chemins de fer, est mis à la disposition du Ministre des Affaires étrangères, pour remplir une mission ayant comme objet l'étude des conditions générales d'exécution des Travaux publics en Chine.

M. **Hivonnait** est placé dans la situation de service détaché.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

*Arrêté du* 23 *septembre* 1896. — M. **Pichon** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer du Midi, en qualité d'Ingénieur en Chef attaché, à la Direction, à la résidence de Paris.

5° DISPONIBILITÉ.

*Arrêté du* 30 *septembre* 1896. — M. **Maillet** (Edmond), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Toulouse, au service ordinaire du département de la Haute-Garonne et à divers services de navigation, est mis en disponibilité, avec demi-traitement, pour raisons de santé.

6° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **Bérard**, Ingénieur en Chef de 2e classe .... | 28. sept. 1896. |
| M. **Machart**, Inspecteur Général de 2e classe, en retraite ..... | 22 oct. 1896. |

7° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du* 29 *septembre* 1896. — Le service du contrôle de l'exploitation de la ligne de Tournemire au Vigan (réseau du Midi) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Montpellier ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :

Au 3e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées, à Montpellier ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 2e circonscription d'Inspecteur de l'exploitation commerciale ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat de Millau.

*Arrêté du 30 septembre.* — M. **Tollet** (Henris), Conducteur principal faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, chargé, à la résidence de Thiers, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Puy-de-Dôme et du 2e arrondissement du service de la navigation de l'Allier, est attaché, à la résidence de Saint-Lô, aux services ci-après désignés, en remplacement de M. **Leroy**, admis à faire valoir ses droits à la retraite :

1° Service ordinaire et service maritime du département de la Manche, arrondissement du Centre ;

2° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gouton**, 1er arrondissement (Ligne de Carentan à Carteret, — section comprise entre Carentan et La Haie-du-Puits).

M. **Tollet** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Décision du 14 octobre.* — M. **Dagorne** (François), Conducteur de 3e classe à Dinan, est chargé d'assurer la marche du service de l'arrondissement de Dinan, jusqu'à la désignation du successeur de M. **Martin**, décédé.

*Arrêté du 15 octobre.* — Le service du contrôle des études et travaux du chemin de fer de Saint-Aignan-Noyers à Blois est organisé ainsi qu'il suit :

| | |
|---|---|
| Ingénieur en Chef.... | M. **Revol**, Ingénieur en Chef du département de Loir-et-Cher. |
| Ingénieur ordinaire.... | M. **Legay**, Ingénieur ordinaire de 2e classe, à Blois. |
| Conducteurs..... | MM. **Buffard**, **Robiquet**, Conducteurs de 4e classe, à Blois. |

*Arrêté du 16 octobre.* — M. **Brosselin**, Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Président de la Commission des Formules, en remplacement de M. **Delocre**, nommé Vice-Président du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

*Arrêté du 16 octobre.* — M. **Henry** (Ernest), Inspecteur Général de 2e classe, est nommé Membre de la Commission d'annonce des crues, en remplacement de M. **Picquenot**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Idem.* — M. **Renaud** (Georges), Inspecteur Général de 2e classe, chargé de l'Inspection Générale des Travaux hydrauliques de la Marine, est nommé Membre de la Commission des Phares, en remplacement de M. **Bernard**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Idem.* — M. **Lethier**, Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des Chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est nommé Membre de la Commission de Vérification des comptes des Compagnies de chemins de fer, en remplacement de M. **Holtz**.

*Idem.* — Un service d'études du chemin de fer du Dorat à Magnac-Laval est constitué.

Il est placé dans les attributions de M. **Jullien**, Ingénieur en Chef de 1re classe, à Limoges.

*Idem.* — Le service du Contrôle de l'exploitation de la section de Guise à Wassigny de la ligne de Valenciennes à Laon (réseau du Nord) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :

Au 1er arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines à Paris ;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 1re circonscription d'Inspecteur de l'Exploitation ;

4° Pour la surveillance administrative :

Au commissariat de Laon.

*Idem.* — Le service de liquidation du chemin de fer de Saumur à Château-du-Loir (M. **de Préaudeau**, Ingénieur en chef à Paris) est supprimé.

Les archives de ce service seront remises à l'Inspection de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'État.

*Idem.* — M. **Lamothe**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Nîmes, au service ordinaire du département du Gard, est chargé, en outre, de l'arrondissement unique (ligne

d'Anduze à Saint-Jean-du-Gard), du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Salles**, en remplacement de M. **Hugues**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Décret du* 18 *octobre.* — M. **Delocre**, Inspecteur de 1re classe, est nommé Membre du Comité consultatif des chemins de fer, en remplacement de M. **Stœcklin**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

*Note du* 19 *octobre.* — Dans sa séance du 1er octobre 1896, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a désigné pour faire partie du Conseil de l'École nationale des Ponts et Chaussées, en remplacement de MM. **Stœcklin** et **Bernard**, admis à faire valoir leurs droits à la retraite, MM. **Delocre** et **Fargue**, Inspecteurs Généraux de 1re classe.

Le Conseil Général a désigné d'ailleurs MM. les Inspecteur Généraux de 1re classe **Doniol** et **Ricour** pour remplacer MM. **Delocre** et **Fargue** dans le Conseil de perfectionnement de l'École.

*Décret du* 20 *octobre.* — M. **Lethier**, Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est nommé Conseiller d'État en service extraordinaire, en remplacement de M. **Holtz**.

*Arrêté du* 22 *octobre.* — M. **Virard** (Félix), Conducteur principal attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Eloi à Pauniat, est chargé, à la résidence de Limoges, du 4e arrondissement (Lignes de Montluçon à Eygurande, Saint-Sébastien à Guéret, Limoges à Brive par Uzerche, Saint-Éloi à Pauniat et Gouttières à Létrade) du service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Draux**, en remplacement de M. **Guillaume**, admis à faire valoir ses droits à la retraite.

M. **Virard** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

## II. — CONDUCTEURS.

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent, savoir :

23 *septembre* 1896. — **M. Judas** (Pierre), Commis, Concours de 1894, n° 96, Loiret, service de la 2e section de la navigation de la Loire.

30 *septembre*. — **M. Vernhet** (Pierre), Commis, Concours de 1894, n° 147, Lozère, service des études et travaux du chemin de fer de Mende à La Bastide.

15 *octobre*. — **M. Vaillandet** (Césaire), Concours de 1893, n° 100, Haut-Rhin, service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône.

16 *octobre*. — **M. Espy** (Émile), Commis, Concours de 1894, n° 23, service des Travaux publics de la régence de Tunis.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

*Idem*. — **M. Perdriaud** (Louis), Commis, Concours de 1894, n° 82, Seine-Inférieure, service de la 4e section de la navigation de la Seine.

*Idem*. — **M. Boningue** (Émile), Commis, Concours de 1893, n° 44, Pas-de-Calais, service maritime.

*Idem*. — **M. Pétro** (Florent), Concours de 1894, n° 140, Haute-Loire, service ordinaire.

22 *octobre*. — **M. Vénier** (Émile), Concours de 1894, n° 70, Constantine, service ordinaire de la circonscription de Constantine.

### 2° SERVICE DÉTACHÉ.

16 *octobre* 1896. — **M. Linguin** (Pierre), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département des Basses-Pyrénées, est autorisé à accepter les fonctions de Directeur de la voirie municipale de la Ville de Biarritz.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉ.

16 *octobre* 1896. — **M. Dourrieu** (Jean), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé, est mis en congé sans traitement pendant un an, pour raisons de santé.

4° CONGÉ RENOUVELABLE.

15 *octobre* 1896. — **M. Rémy** (Paul), Conducteur de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Société minière et métallurgique de Peñarroya (Espagne), en qualité d'Ingénieur adjoint à la Direction, pour s'occuper des questions de chemins de fer, à la résidence de Peñarroya.

5° DÉMISSION.

22 *octobre* 1896. — Est acceptée la démission de **M. Crouzet** (Jean-Baptiste), Conducteur de 4e classe, détaché au service vicinal du département de Tarn-et-Garonne.

6° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| **M. Kosiorowski** (Félix), Conducteur de 1re classe, Corrèze, service ordinaire | 13 sept. 1896. |
| **M. Carquin** (Henri), Conducteur de 4e classe, Ardennes, service ordinaire | 13 sept. 1896. |
| **M. Mangou** (Auguste), Conducteur de 4e classe, Vendée, service ordinaire | 22 sept. 1896. |

7° DÉCISIONS DIVERSES.

23 *septembre* 1896. — **M. Gay** (Armel), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Loiret, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de la Nièvre, même service.

*Idem.* — **M. Durand** (Eugène), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Vendée, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Chantonnay à Cholet, même département.

28 *septembre.* — **M. Veillié** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est affecté, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer d'Epône à la ligne de Paris à Granville.

*Idem.* — **M. Riquier** (Joseph), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Seine-et-Oise, est affecté, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer d'Epône à la ligne de Paris à Granville.

30 *septembre.* — **M. Galard** (Émile), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, passe dans le département de la Loire-Inférieure, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer de l'État et d'Orléans.

*Idem.* — **M. Billette** (Louis), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département d'Indre-et-Loire, au service des études et travaux du chemin de fer de Tours à Sargé, passe au service ordinaire du même département.

1er *octobre.* — **M. Bonal** (Paul), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département de la Meuse, au service du canal de l'Est-Branche Nord, passe au service ordinaire du département des Ardennes.

9 *octobre.* — **M. Ruel** (Albert), Conducteur de 3e classe attaché, dans le département des Pyrénées-Orientales, au service des études et travaux du chemin de fer d'Elne à Arles-sur-Tech, passe au service ordinaire du département de Maine-et-Loire.

16 *octobre.* — **M. Raynaud** (Arthur), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes, passe au service ordinaire du département du Var.

*Idem.* — **M. Hères** (Cyprien), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour défaut d'emploi, est remis en activité et attaché au service ordinaire du département des Basses-Alpes.

20 *octobre.* — **M. Bourven** (François), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Finistère et, en outre, au service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Carhaix à Rosporden, reste exclusivement attaché au service ordinaire du même département.

20 *octobre.* — M. **de Goulhezre** (Joseph), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Finistère, est affecté, en outre, au service du Contrôle des études et travaux du chemin de fer de Carhaix à Rosporden.

22 *octobre.* — M. **Saurel** (Louis), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de la Drôme, passe dans le département de Constantine, au service ordinaire de la circonscription de Bône.

*Idem.* — M. **Lecourt** (Paul), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, passe dans le département du Finistère, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest.

*Idem.* — M. **Rault** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Morbihan, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest, passe au service maritime du même département.

24 *octobre.* — M. **Fayet** (Eugène), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département de la Vienne, passe, dans le département de la Seine, au service de l'Inspection des lignes nouvelles des chemins de fer de l'État et au service du Contrôle des chemins de fer algériens, tunisiens et corses.

26 *octobre.* — M. **Dubost** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Eure, passe dans le département de la Mayenne, au service de la navigation de la Mayenne et de l'Oudon.

*Idem.* — M. **Trouillet** (François), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département des Basses-Pyrénées, au service des études et travaux du chemin de fer de Bayonne à Saint-Jean-Pied-de-Port, passe au service maritime du même département.

*Idem.* — M. **Jolibois** (Alfred), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine, passe au service de la 3e section de la navigation de la Marne, même département.

*L'Éditeur-Gérant :* Vve Dunod et P. Vicq.

# DÉCRETS

## (N° 229)

[15 février 1896]

*Décret qui modifie l'article 6 du décret du 2 juillet 1894, relatif au recrutement et à l'organisation du Personnel des Commissaires de surveillance administrative des chemins de fer.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics;

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :
Art. 1er. — L'article 6 du décret du 2 juillet 1894 est modifié ainsi qu'il suit:
« La proportion des emplois de 1re et de 4e classe est fixée de la manière suivante :
« Commissaires de 1re classe, un quart au plus du cadre total ;
« Commissaires de 4e classe, un quart au moins du cadre total. »

## (N° 230)

[19 février 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer de Bône à Guelma et prolongements, pour l'allon-

gement de la voie d'évitement de la gare de M'Daourouch, sur la ligne de Souk-Ahras à Tébessa, conformément au projet présenté le 5 septembre 1895.

Les dépenses résultant de l'exécution de ce projet seront imputées sur le compte de 2 millions de francs ouvert, conformément à l'article 6 de la convention du 23 mai 1885, approuvée par la loi du 28 juillet suivant, pour travaux complémentaires, jusqu'à concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte et dans la limite d'une somme de 1.490 fr. 50, y compris une majoration de 10 0/0 pour frais généraux et intérêts.

---

# (N° 231)

[19 février 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvées les dépenses à faire par la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sur son réseau algérien, pour le remboursement de sa part contributive dans la construction, par la ville de Constantine, sur la route de Sidi-Mabrouck, d'un égout longeant la gare de Constantine (ligne de Philippeville à Constantine).

Les dépenses dont il s'agit seront, après vérification par la commission des comptes, ajoutées, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices et jusqu'à concurrence d'une somme de 1.973 fr. 90, au compte général de premier établissement des lignes du réseau algérien, conformément à la convention du 1er mai 1863, approuvée par les loi et décret du 11 juin suivant et à l'article 5 du décret du 20 septembre 1863.

---

# (N° 232)

[22 février 1896]

*Décret relatif aux retenues opérées sur le salaire des cantonniers de l'État et à la bonification des pensions viagères provenant de ces retenues.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics ;

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

## CHAPITRE I.

### RETENUES OPÉRÉES SUR LE SALAIRE DES CANTONNIERS DE L'ÉTAT.

Art. 1er. — Les cantonniers de l'État de tout âge, de toute classe et de tout grade, employés sur les routes nationales, sur les rivières et canaux et dans les ports maritimes, subissent une retenue dont le produit, sauf l'exception mentionnée à l'article 7 ci-après, est versé à la caisse nationale des retraites pour la vieillesse.

Art. 2. — La retenue est fixée au vingtième du salaire, ledit vingtième augmenté ou diminué, s'il y a lieu, et conformément au barême annexé au présent décret, de la moindre quantité nécessaire pour former en une année un multiple de quatre francs (4 francs).

Art. 3. — Un dixième de la retenue ainsi fixée pour l'année est retranché du salaire de chacun des cinq premiers mois de chaque semestre, commençant le 1er janvier et le 1er juillet, quelles que puissent être, d'ailleurs, les variations accidentelles de ce salaire.

En cas d'insuffisance dudit salaire pour le prélèvement dont il s'agit, la retenue est reportée sur le mois suivant.

Art. 4. — Les cantonniers ne sont soumis à la retenue qu'à partir du 1er janvier ou du 1er juillet qui suit leur entrée au service.

Art. 5. — Les retenues sont mandatées collectivement par semestre, au nom des régisseurs; ceux-ci remettent, après les avoir acquittés, les mandats délivrés en leur nom aux caisses publiques désignées par l'article 1er du décret du 30 décembre 1886.

La remise desdits mandats doit être effectuée dans le courant du sixième mois de chaque semestre.

Art. 6. — Les versements sont faits à capital aliéné.

L'âge normal de l'entrée en jouissance de la pension est fixé pour le cantonnier à soixante ans. L'entrée en jouissance de la pension est ajournée jusqu'à soixante-cinq ans, lorsque, sur sa demande, le cantonnier est maintenu en activité après soixante ans.

Toutefois, si le cantonnier quitte l'administration avant soixante-cinq ans, il a le droit d'obtenir la liquidation de sa pension à toute année d'âge accomplie de soixante et un à soixante-quatre ans.

L'entrée en jouissance de la pension de la femme du cantonnier doit coïncider avec l'entrée en jouissance de la pension du mari, à moins qu'à cette époque la femme n'ait dépassé soixante-cinq ans, ou n'ait pas encore atteint cinquante ans.

Art. 7. — Tout cantonnier maintenu en activité après soixante ans continue à subir sur son salaire la retenue indiquée à l'article 2. Mais toutes les retenues exercées après soixante ans sont déposées à la caisse d'épargne au nom du titulaire.

## CHAPITRE II.

### BONIFICATION DES PENSIONS VIAGÈRES PROVENANT DES RETENUES SUR LE SALAIRE DES CANTONNIERS DE L'ÉTAT.

Art. 8. — Lorsqu'un cantonnier quitte l'administration, l'État verse à la caisse nationale des retraites la somme nécessaire pour constituer une rente viagère qui, ajoutée à la pension du cantonnier, s'il est célibataire ou veuf, ou à l'ensemble des pensions du cantonnier et de sa femme, forme une rente viagère totale déterminée ainsi qu'il est dit à l'article ci-après.

Art. 9. — La rente viagère totale à assurer par l'État est basée sur la moyenne des salaires annuels des six dernières années. Ces salaires sont ceux qui ont servi au calcul des retenues versées à la caisse des retraites; aucune déduction n'est faite à

raison des congés obtenus par le cantonnier, de telle sorte que le salaire annuel est égal à douze fois le salaire mensuel normal du cantonnier.

La rente viagère totale est calculée, pour chaque année de services effectifs, à un soixantième du salaire moyen annuel, sans pouvoir toutefois excéder la fraction de ce salaire qui sera fixée, chaque année, sur décret rendu en conseil d'État dans la limite des crédits ouverts au budget.

Cette limitation n'est pas applicable à la pension à laquelle les cantonniers peuvent avoir droit par suite de leurs propres versements.

Art. 10. — La rente complémentaire n'est constituée par l'État que lorsque le cantonnier remplit les deux conditions suivantes :

1° Il doit être âgé de soixante ans au moins, au moment où il quitte le service;

2° Il doit avoir au moins vingt ans de services effectifs à dater de l'âge de vingt et un ans comme cantonnier de l'État.

Ces deux conditions ne sont toutefois pas exigées pour les cantonniers qui ont obtenu une pension de retraite par application de l'article 11 de la loi du 20 juillet 1886.

Art. 11. — Dans le cas où le cantonnier est marié au moment où il quitte l'administration, la rente complémentaire est constituée par l'État, moitié au nom du cantonnier, moitié au nom de sa femme.

Art. 12. — Lorsqu'un cantonnier vient à mourir en activité de service, l'État assure à sa veuve la rente complémentaire qu'il aurait constituée en son nom, si le cantonnier avait quitté l'administration le jour de son décès.

Art. 13. — Dans les cas prévus aux deux articles précédents, la rente viagère complémentaire à attribuer à la femme ou à la veuve du cantonnier ne peut être constituée qu'avec jouissance à partir de cinquante ans au moins. Si, au moment où le cantonnier quitte l'administration, sa femme n'a pas encore atteint cinquante ans, l'État assure annuellement à celle-ci, jusqu'à l'entrée en jouissance de la susdite rente viagère, une allocation égale au montant de cette rente.

Art. 14. — Lorsque des cantonniers font à la caisse des retraites des versements volontaires en dehors des retenues obligatoires, les pensions à bonifier sont celles qui résultent uniquement du versement des retenues obligatoires.

Art. 15. — Le maximum de la rente viagère totale à laquelle les cantonniers pourront avoir droit par application du deuxième

paragraphe de l'article 9 est fixé, pour l'exercice 1895, aux trois septièmes du traitement.

*Barême.*

| SALAIRE | | | | MONTANT DE LA RETENUE | |
|---|---|---|---|---|---|
| par mois | | par an | | annuelle | Mensuelle sur les cinq premiers mois de chaque semestre |
| de | à | de | à | | |
| 20 fr. et au-dessous | 36 fr. | 360 fr. et au-dessous | 432 fr. | 20 fr. | 2 fr. » |
| 37 | 43 | 444 | 516 | 24 | 2 40 |
| 44 | 50 | 528 | 600 | 28 | 2 80 |
| 51 | 56 | 612 | 672 | 32 | 3 20 |
| 57 | 63 | 684 | 756 | 36 | 3 60 |
| 64 | 70 | 768 | 840 | 40 | 4 » |
| 71 | 76 | 852 | 912 | 44 | 4 40 |
| 77 | 83 | 924 | 996 | 48 | 4 80 |
| 84 | 90 | 1.008 | 1.080 | 52 | 5 20 |
| 91 | 97 | 1.092 | 1.164 | 56 | 5 60 |
| 98 | 104 | 1.176 | 1.248 | 60 | 6 » |
| 105 | 110 | 1.260 | 1.320 | 64 | 6 40 |
| 111 | 116 | 1.332 | 1.392 | 68 | 6 80 |
| 117 | 122 | 1.404 | 1.464 | 72 | 7 20 |
| 123 | 128 | 1.476 | 1.536 | 76 | 7 60 |

# (N° 233)

[26 février 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique, conformément aux dispositions générales de l'avant-projet dressé, les 7-11 mars 1895, par les ingénieurs de la navigation de la Loire (4e section), les tra-

vaux à exécuter pour l'ouverture du bras de Mastro, entre le rocher des Prauds et la queue de l'île Lamotte (Loire-Inférieure).

2° La dépense, évaluée à 65.000 francs, sera imputée sur les crédits inscrits annuellement à la deuxième section du budget du ministère des travaux publics pour l'amélioration des rivières ;

3° Il est pris acte :

« 1° De la délibération du 9 avril 1895, par laquelle le conseil municipal de la commune d'Indre s'engage à assurer ultérieurement, à ses frais et sans aucune participation de l'État, l'entretien des profondeurs réalisées dans le bras de Mastro ;

« 2° De l'engagement souscrit, le 28 mai 1895, par M. *Langlois*, au nom et comme gérant de la société des forges et aciéries de Basse-Indre, de n'élever aucune réclamation :

« *A*. En ce qui concerne les dommages causés à la société par les modifications apportées au régime de la Loire devant les usines de ladite société ;

« *B*. Au sujet de l'entretien ultérieur du bras de Mastro. »

4° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution des travaux projetés n'ont pas été accomplies dans le délai de cinq ans, à dater du présent décret. . . . . .

---

# (N° 234)

[4 mars 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

Sont approuvés les travaux à exécuter par la compagnie des chemins de fer du Sud de la France, pour la construction d'une maison de garde au passage à niveau 430, sur la ligne de Draguignan à Grasse et l'élargissement du passage à niveau 559, sur la ligne de Grasse à Nice.

La dépense résultant de l'exécution desdits travaux sera imputée sur le compte de 5.700.000 francs, prévu à l'article 6 de la convention du 1er décembre 1894, approuvée par la loi du 26 juillet 1895 pour travaux complémentaires sur l'ensemble du réseau d'intérêt général concédé à la compagnie du Sud de la France, jusqu'à

concurrence des sommes qui seront définitivement reconnues devoir être portées audit compte, et sans qu'elles puissent dépasser 7.113 fr. 53, pour la construction de la maison de garde, et 60 fr. 78 pour l'élargissement du passage à niveau 559.

---

# (N° 235)

[5 mars 1896]

*Décret qui transfère à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée l'autorisation d'établir et d'exploiter des grues roulantes à vapeur sur le quai est du port de Saint-Louis-du-Rhône, accordée, par décret du 19 décembre 1887, à la compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — L'autorisation d'établir et d'exploiter des grues roulantes à vapeur sur le quai est du port de Saint-Louis-du-Rhône, accordée par le décret du 19 décembre 1887 à la compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône, est transférée à la compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé audit décret.

---

# (N° 236)

[16 mars 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Sont déclarés d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement des ateliers de la gare d'Épernay (ligne de Paris

à Strasbourg), conformément aux indications générales du plan dressé, le 24 février 1893, par l'inspecteur principal de la compagnie des chemins de fer de l'Est;

2° Pour l'acquisition des immeubles nécessaires à l'exécution des travaux, la compagnie des chemins de fer de l'Est est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'Administration de la loi du 3 mai 1841 ;

3° La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue si les expropriations nécessaires à l'exécution des travaux dont il s'agit ne sont pas terminées dans un délai de trois ans, à dater de la promulgation du présent décret.

---

# (N° 237)

[22 mars 1896]

*Décret du Président de la République française, portant ce qui suit :*

1° Est autorisée l'acquisition de quatre bateaux porteurs à hélice, destinés à compléter le matériel de dragage nécessaire à l'entretien des profondeurs du chenal de la Loire, entre Nantes et la Martinière, conformément aux dispositions générales du devis-programme dressé, le 23 août 1895, par l'ingénieur en chef de la navigation de la Loire (4e section), et des délibérations du conseil général des ponts et chaussées, en date des 28 novembre 1895 et 9 janvier 1896 ;

2° Il est pris acte de l'engagement souscrit par la chambre de commerce de Nantes, ainsi qu'il résulte de sa délibération du 11 septembre 1895, de fournir à l'État une subvention de 800.000 francs correspondant à la totalité de l'évaluation de la dépense.

Le montant de ce subside sera versé au Trésor par acomptes successifs.

L'importance des versements partiels et l'époque à laquelle ils devront être effectués seront déterminées par le ministre des travaux publics ;

3° La dépense, évaluée à 800.000 francs, sera inscrite au chapitre ouvert annuellement à la 2e section du budget du département des travaux publics, pour l'amélioration des rivières.

# (N° 238)

[28 octobre 1896]

*Décret approuvant la substitution à des particuliers de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère », comme concessionnaire du réseau de chemins de fer d'intérêt local dans le département du Finistère.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est approuvée la substitution à MM. Joly, Beldant frères et Braët fils, de la société anonyme, dite « Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère », comme concessionnaire du réseau de chemins de fer d'intérêt local dont l'établissement dans le département du Finistère a été déclaré d'utilité publique par la loi du 14 février 1891.

Art. 2. — Il est interdit à la Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère, sous peine de déchéance, d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation du réseau mentionné à l'article 1er, sans y être préalablement autorisée par décret rendu en conseil d'État.

# (N° 239)

[7 novembre 1896]

*Décret relatif à la surveillance, à la police et à l'exploitation de la pêche fluviale.*

Le Président de la République française,

. . . . . .

Décrète :

Art. 1er. — La surveillance, la police et l'exploitation de la

pêche dans les cours d'eau navigables et flottables non canalisés, qui ne se trouvent pas dans les limites de la pêche maritime, ainsi que la surveillance et la police de la pêche dans les rivières, ruisseaux et cours d'eau non navigables ni flottables, sont placées dans les attributions du ministre de l'agriculture et rattachées à l'administration des forêts.

La pisciculture est également rattachée au ministère de l'agriculture.

---

# ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION

**(Chambre civile.)**

## (N° 240)

[8 janvier 1896]

*Chemins de fer. — 1° Marchandises. — Transport. — Droit de magasinage. — Enlèvement. — Destinataire. — Mise à la disposition. — 2° Tarif. — Force de loi. — Conventions contraires. — Chefs de gare. — Dispense. — Nullité.* — (Sieur Roquefort.)

1° *La clause d'un tarif de chemin de fer, fixant un droit de magasinage à tant par jour pour les marchandises adressées en gare et qui ne seraient pas* enlevées *dans tel délai déterminé, doit s'entendre d'un enlèvement effectif et non d'une simple mise à la disposition du destinataire ;*

2° *Les tarifs des compagnies de chemins de fer régulièrement approuvés et publiés ont force de loi, et ils s'imposent aux parties nonobstant toutes conventions contraires. En conséquence, une compagnie de chemin de fer ne peut être condamnée à rembourser au destinataire une certaine somme, sous le prétexte que le chef de gare s'était engagé à le dispenser des frais de magasinage.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que deux vagons, chargés de briques et carreaux, adressés en gare d'Inkermann à Ahmed ben Djilali, sont arrivés à ladite gare le 25 janvier 1893 ; que, le 25, Roquefort, au nom du destinataire, a enlevé les deux tiers de la marchandise et laissé en gare le surplus ; qu'il a complété l'enlèvement de la marchandise le 24 février seulement ; qu'il a payé, ce jour, à la compagnie, pour magasinage, une somme de 102 francs dont il a demandé et dont le jugement attaqué lui a accordé la restitution ;

Attendu qu'aux termes de l'article 13 des tarifs généraux Paris-Lyon-Méditerranée, chemins algériens, des frais de magasinage sont dus pour les marchandises qui sont adressées en gare et qui ne sont pas enlevées dans le délai fixé, pour quelque cause que ce soit ; . . . . . .

Attendu que, pour ordonner la restitution litigieuse, le juge de paix d'Inkermann s'est fondé, d'une part, sur la sortie de la marchandise et sur la mise à la disposition du destinataire par l'effet desquelles le contrat de transport aurait pris fin, et, d'autre part, sur une convocation gracieusement intervenue entre le destinataire ou son représentant et le chef de gare ;

Mais attendu, en premier lieu, que le droit de magasinage est dû, suivant les termes de l'article 13, jusqu'au moment où les marchandises sont enlevées, c'est-à-dire jusqu'à leur livraison effective, et non pas simplement jusqu'à la mise à la disposition du destinataire ;

Attendu, en second lieu, que les tarifs des compagnies de chemins de fer, régulièrement approuvés et publiés, ont force de loi pour et contre les compagnies concessionnaires ; qu'ils s'imposent aux parties nonobstant toutes conventions contraires et qu'il ne saurait appartenir à un chef de gare d'y consentir aucune dérogation ;

Attendu, par suite, qu'en condamnant la compagnie à restituer au défendeur la somme perçue pour frais de magasinage, le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

---

# (N° 241)

[29 janvier 1896]

*Chemins de fer. — Marchandises. — Parcours sur plusieurs réseaux. — Avaries. — Manquants. — Dernier transporteur.* — (Sieur Rabia.)

*Lorsque plusieurs compagnies de chemins de fer ont successivement participé au transport de marchandises, aucune présomption n'existe contre le dernier transporteur ; et il faut, pour engager*

*sa responsabilité, relever à sa charge une convention particulière ou une faute personnelle.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que, en cas de transport par plusieurs voituriers successivement, le dernier voiturier n'est pas soumis, comme le voiturier originaire, à la présomption résultant de l'article 98 du code de commerce, mais qu'il n'est tenu que de ses fautes personnelles ;

Attendu qu'il résulte du jugement attaqué que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, second et dernier transporteur, a reçu en gare de Vintimille des colis originairement remis à la compagnie italienne des chemins méridionaux et voyageant en port payé, et que, loin d'accepter la responsabilité de manquants alors constatés et de retards qui ne sont pas contestés, elle a fait à cet égard d'expresses réserves ;

Attendu que, sans relever à sa charge aucune faute qui lui fût personnellement imputable, le tribunal de commerce de Toulon l'a néanmoins condamnée à payer au sieur Rabia des dommages-intérêts en réparation du préjudice par lui souffert, et qu'en statuant ainsi il a faussement appliqué, par suite violé, les textes ci-dessus visés :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens, casse, etc.

---

# (N° 242)

[29 janvier 1896]

*Chemins de fer. — Marchandises. — Transport. — Avarie. — Tarif spécial. — Clause de non-responsabilité. — Faute précise. — Preuve nécessaire.* — (Sieur Coste.)

*La clause de non-responsabilité insérée dans un tarif spécial a pour effet de mettre à la charge du demandeur la preuve d'un fait précis, constitutif d'une faute engageant la responsabilité de la compagnie de chemins de fer.*

*En conséquence, une compagnie de chemins de fer transportant des objets aux conditions d'un tarif spécial à clause de non-responsabilité ne peut être déclarée responsable des avaries survenues en*

*cours de route, sous le seul prétexte qu'elle n'aurait pas vérifié au départ l'état de l'expédition, sans qu'aucune faute précise soit d'ailleurs établie à sa charge ou à la charge de ses agents.*

La cour,

. . . . . .

Vu le tarif spécial P. V. 28, Paris-Lyon-Méditerranée, et l'article 3 des conditions d'applications communes à tous les tarifs spéciaux, ledit article ainsi conçu : « La compagnie ne répond pas des déchets et avaries de route » ;

Attendu que, pour déclarer la demanderesse en cassation responsable des avaries de l'expédition litigieuse, le tribunal s'est fondé uniquement sur ce que cette expédition aurait été transmise en bon état à la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée qui l'aurait assurément refusée si elle n'avait pas été transportable ;

Attendu qu'à raison de la clause de non-garantie insérée aux tarifs sous l'application desquels s'effectue le transport, la compagnie, qui n'était pas tenue de vérifier au départ ou en cours de route l'état des marchandises ou objets qui lui étaient confiés, ne pouvait être déclarée responsable des avaries qu'autant qu'une faute aurait été constatée à sa charge ;

Attendu cependant que, sans relever contre la compagnie ou ses agents aucun fait précis constituant une faute, le jugement attaqué l'a condamnée à payer à Justin Coste des dommages-intérêts en réparation des avaries constatées, et qu'en statuant ainsi il a violé les dispositions ci-dessus visées :

Par ces motifs, casse, etc.

---

# (N° 243)

[3 février 1896]

*Expropriation pour utilité publique. — Jury. — Composition.* — (Sieur Bodevin.)

*Est irrégulière et nulle la décision du jury d'expropriation à laquelle a concouru un juré qui ne se trouvait pas compris sur la liste formée par la cour d'appel ou le tribunal.*

La cour,

. . . . . .

Attendu qu'une des conditions essentielles de la composition

régulière du jury chargé de prononcer sur les indemnités dues en cas d'expropriation pour utilité publique, c'est qu'il ait été formé de jurés choisis par la cour ou le tribunal du chef-lieu du département, conformément à l'article susvisé; que l'introduction dans le jury d'une personne étrangère à la liste arrêtée par la cour ou le tribunal est donc une cause de nullité de la décision à laquelle, sans droit, a participé cette personne ;

Et attendu, d'une part, qu'il est constaté par l'arrêt de la première chambre de la cour d'appel de Paris, du 22 août 1895, que le premier des jurés titulaires chargés de fixer l'indemnité due au sieur Bodevin était le sieur Groult (Camille-Charles), négociant, rue Doucy, à Vitry; et, d'autre part, qu'il résulte du procès-verbal des opérations et de la décision du jury que ce nom n'a pas figuré dans la liste sur laquelle a été choisi le jury appelé à prononcer sur la demande de l'exproprié, et qu'à ce juré a été substitué le sieur Bixio (Maurice), directeur de la Compagnie générale des Petites-Voitures, quai Voltaire, n° 17, lequel ne figurait pas sur la liste dressée par la cour et a néanmoins pris part à toutes les opérations du jury, y compris la décision qu'il a signée en qualité de président;

D'où suit la violation de l'article susvisé;

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur ès qualités, casse, etc.

---

# (N° 244)

[3 février 1896]

*Expropriation pour utilité publique. — Chemins ruraux. — Jury. — Magistrat directeur. — Partage. — Voix délibérative. — Preuve. — Procès-verbal. — Signature.* — (Sieur Quatrebarbes.)

*Le magistrat directeur du jury spécial chargé de l'expropriation en matière de chemins ruraux, faisant partie du jury et ayant voix délibérative en cas de partage des voix, est tenu de présider la délibération.*

*La preuve de sa présence doit résulter du procès-verbal et de sa signature au pied de la décision.*

La cour,

. . . . . .

Attendu qu'aux termes de ces articles le magistrat commis

pour présider et diriger le jury spécial chargé de régler les indemnités dues à raison d'expropriations relatives à l'ouverture, aux redressements, à la largeur et à la fixation de la limite des chemins ruraux, fait partie intégrante du jury, à la décision duquel il prend part en cas de partage avec voix délibérative ; qu'il s'ensuit qu'il est tenu d'assister à la délibération et de la présider, et que la preuve de sa présence et de son concours à la décision doit résulter du procès-verbal et de sa signature au pied de ladite décision ;

Et attendu que, dans l'espèce, les énonciations du procès-verbal établissent que les jurés se sont, sur l'invitation du magistrat, retirés dans la chambre du conseil pour délibérer; qu'à leur entrée en séance le magistrat a immédiatement donné lecture de la décision, laquelle porte seulement la signature des quatre jurés; et que, sur les conclusions de l'exproprié tendant à lui donner acte de ce que le juge n'avait pas pris part à la délibération des jurés et n'avait pas dirigé cette délibération qui avait été prise en son absence, acte a été donné de ces conclusions;

Attendu que ces mentions du procès-verbal sont exclusives de la présence du magistrat directeur à la délibération du jury et de sa signature au pied de la décision; que dès lors le jury a procédé en violation des dispositions susvisées, et que sa décision, ainsi que l'ordonnance d'exécution qui s'en est suivie, doivent être annulées;

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen du pourvoi,

Donnant défaut contre le défendeur ès qualités, casse, etc.

---

# (N° 245)

[10 février 1896]

*Chemins de fer. — Transport. — Marchandises. — Convention de Berne. — Retard. — Préjudice. — Indemnité. — Forfait. — Prix de transport.* — (Veuve Süe.)

*La Convention internationale de Berne sur le transport des marchandises par chemins de fer fixe à forfait (art. 40) l'indemnité due en cas de retard.*

*Elle ne distingue pas entre les causes de retard, et dispose qu'en*

*cas de dommage démontré la réparation ne peut être supérieure au prix du transport.*

*En conséquence doit être cassé le jugement qui condamne à une indemnité plus élevée, sous prétexte que le retard dans la livraison provient non d'un fait de route, mais de la perte, par la Compagnie, d'un acquit-à-caution délivré par la douane.*

La cour,

. . . . . .

Vu l'article 40 de la convention internationale sur le transport par chemins de fer des marchandises, conclue le 14 octobre 1890 en exécution du Protocole de Berne, en date du 17 juillet 1886, lequel est ainsi conçu : « En cas de retard dans la livraison, il pourra être réclamé, sans qu'il y ait à prouver qu'un dommage soit résulté de ce retard... Si ladite preuve est fournie, il pourra être alloué à titre de dommages-intérêts une somme qui ne pourra pas toutefois dépasser le prix du transport »;

Attendu qu'aux termes de cet article, lorsqu'il n'y a pas eu déclaration de l'intérêt à la livraison, le maximum de l'indemnité due par le transporteur en cas de retard est fixé, d'avance et à forfait, au maximum, à la totalité du prix de transport, s'il est prouvé qu'un dommage soit résulté du retard ;

Attendu que ces dispositions sont absolues et qu'elles s'appliquent sans distinction à tous les retards, quelle qu'en puisse être la cause ;

Attendu que la dame Süe s'est fait expédier de Cassel à Nice des marchandises sans déclaration de l'intérêt à la livraison; que l'expédition, arrivée dans le délai réglementaire à destination, n'a pu être livrée qu'avec un retard et que la compagnie, sans même exiger la preuve d'un dommage en résultant, a offert à la dame Süe une somme égale au montant total du prix de transport à titre d'indemnité ;

Attendu que le tribunal a néanmoins condamné la compagnie à payer à la dame Süe une somme supérieure au prix de transport sous prétexte que « le retard dans la livraison du colis, objet du litige, ne provenait pas d'un fait de route, mais de la perte par la compagnie d'un acquit-à-caution délivré par la douane »;

Attendu qu'en statuant ainsi il a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

---

# (N° 246)

[10 février 1896]

*Chemins de fer. — Transport à petite vitesse. — Tarifs. — Application stricte.* — (Sieurs Joly et Pertus.)

*Les tarifs doivent être appliqués à la lettre et ne peuvent être étendus ou restreints par analogie.*

La cour,

. . . . . .

Vu l'article 1 du tarif général des transports à petite vitesse sur le réseau de l'Est algérien ;

Attendu que cet article fixe à 1 fr. 50 par tonne les droits qui doivent être perçus pour la manutention des marchandises transportées sans condition de tonnage ;

Attendu que les tarifs doivent être appliqués à la lettre sans qu'il soit permis de les étendre ou de les restreindre par voie d'analogie ;

Attendu cependant que le jugement attaqué a étendu à des expéditions de fûts pleins et de fûts vides, qu'il reconnaissait avoir été faites sans condition de tonnage, le droit réduit de 1 franc par tonne applicable seulement à la manutention des marchandises désignées, soit dans les tarifs généraux, soit dans les tarifs spéciaux, comme étant transportées par un wagon complet de 4.000 kilogrammes et au dessus ou par expédition d'un poids équivalent, par ce motif que lesdits fûts, bien que n'étant désignés dans aucun tarif général ou spécial, avaient néanmoins fait l'objet d'expéditions représentant chacune un poids supérieur à 4.000 kilogrammes.

D'où il suit qu'il a ainsi faussement appliqué et, par suite, violé l'article susvisé :

Par ces motifs, casse, etc.

# (N° 247)

[25 février 1896]

*Chemins de fer. — Marchandises. — Transport. — Avarie ou perte. — Article 105 nouveau du Code de commerce. — Formalités strictes. — Acte extrajudiciaire. — Lettre recommandée.* — (Sieurs Pernod fils et Veil-Picard.)

*Les formalités imposées au destinataire pour la conservation de ses droits par l'article 105 du Code de commerce sont strictement et limitativement déterminées.*

*En conséquence, doit être cassé le jugement qui écarte l'exception de déchéance tirée de cet article, sans qu'une protestation motivée ait été notifiée au voiturier par le destinataire, dans le délai légal sous forme d'acte extrajudiciaire ou de lettre recommandée.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que les formalités imposées par cet article pour la conservation du droit des expéditeurs et destinataires sont impérativement et limitativement déterminées : qu'il n'est point allégué que la maison Pernod fils, Veil-Picard et Cie ait formulé sa réclamation dans le délai légal par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée; que, dès lors, en rejetant l'exception tirée de l'article 105 du Code de commerce par la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée, sous prétexte qu'elle a eu connaissance des avaries lorsqu'elle avait reçu sur son réseau les wagons avariés, le jugement attaqué a violé le texte dudit article :

Par ces motifs, casse, etc.

# (N° 248)

[25 février 1896]

*Chemins de fer. — Transport de fruits et primeurs. — Destinataire. — Refus. — Vente. — Article 106 du Code de commerce. — Formalités. — Inobservation. — Dommages-intérêts. — Préjudice. — Preuve.* — (Sieur Leuk.)

*La compagnie transporteur qui fait vendre, sans observer les formalités prescrites par l'article 106 du Code de commerce, des*

*marchandises (fruits et primeurs) dont le destinataire avait refusé a livraison, accomplit un acte pouvant engager sa responsabilité ; mais elle ne peut être tenue à dommages-intérêts envers l'expéditeur qu'autant qu'il est constaté que l'inobservation des prescriptions de l'article 106 a été la cause d'un préjudice.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que, cet article n'apportant aucune dérogation à la règle générale édictée par l'article 1382, il en résulte que le voiturier, qui fait vendre la marchandise refusée par le destinataire sans observer au préalable les formalités prescrites par ledit article, commet sans doute un acte pouvant engager sa responsabilité, mais qu'il ne peut être tenu à des dommages-intérêts envers l'expéditeur qu'autant qu'il est établi que l'inobservation de ces formalités a été la cause d'un préjudice ;

Attendu que le jugement attaqué ne constate pas qu'il soit résulté pour Leuk, expéditeur, un dommage quelconque de la vente opérée, par la compagnie, des colis de fruits et primeurs expédiés d'Avignon à l'adresse de Mangold et refusés par ce dernier ; qu'il constate même que Leuk « ne justifie d'aucun préjudice » ; que cependant il a condamné la compagnie à payer à Leuk la somme de 91 francs, valeur de la marchandise, somme supérieure au produit de la vente, en se fondant uniquement sur ce qu'elle avait fait vendre la marchandise refusée sans se conformer aux prescriptions de l'article 106 du Code de commerce ;

Attendu qu'en statuant ainsi le tribunal de commerce d'Avignon a faussement appliqué, et, par suite, violé ledit article :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen, casse, etc.

---

# (N° 249)

[4 mars 1896]

*Chemins de fer. — Marchandises. — Transport. — Livraison. — Destinataire. — Refus. — Avis à l'expéditeur. — Obligation (pas d').* — (Sieurs Morin-Chapre et Cie.)

*Aucune disposition des lois ou règlements n'impose aux compagnies de chemins de fer l'obligation de prévenir, dans un délai*

*déterminé, les expéditeurs, du refus des destinataires de prendre livraison des marchandises.*

*Une compagnie ne peut donc être condamnée à des dommages-intérêts envers l'expéditeur, par le motif qu'elle l'aurait tardivement prévenu du refus opposé par le destinataire, et sans qu'aucune faute soit d'ailleurs relevée à sa charge.*

La cour,

. . . . . .

Attendu qu'aucune disposition légale ni réglementaire n'impose aux compagnies de chemins de fer l'obligation de prévenir, dans un délai déterminé, l'expéditeur du refus du destinataire de prendre livraison des marchandises ;

Attendu néanmoins qu'en se fondant exclusivement sur le retard que la compagnie Paris-Lyon-Méditerranée aurait mis à prévenir Morin-Chapre et Cie, expéditeurs, du refus de prise en livraison par Manin, destinataire, et sans relever d'ailleurs aucune faute à sa charge, le tribunal de commerce de Romans a condamné ladite compagnie à des dommages-intérêts envers les expéditeurs, et qu'il a ainsi faussement appliqué, par suite violé, le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

---

# (N° 250)

[16 avril 1896]

*Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie ou perte partielle. — Protestation. — Délai. — Formes. — Appel en garantie du voiturier. — Fin de non-recevoir.* — (Sieurs Blanc frères.)

*En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise transportée, le destinataire est tenu de réserver ses droits par une protestation faite dans le délai de la loi et dans les formes limitativement énoncées (Acte extrajudiciaire ou lettre recommandée).*

*Si le destinataire, sans avoir obéi auxdites prescriptions, assigne en responsabilité son expéditeur, et si celui-ci appelle en garantie la compagnie transporteur, cette compagnie est fondée à exciper d'une fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que, le 22 juin 1892, la demoiselle Sazerac a reçu de la compagnie d'Orléans, à Angoulême, des colis à elle expédiés de Pau par les frères Blanc ; — qu'elle n'a pas fait de protestations ni de réserves pour avarie ou perte partielle dans les délais impartis et suivant les formes prescrites par l'article précité ;

Qu'assigné par les frères Blanc en paiement du prix d'un des colis expédiés, Delage, représentant de la demoiselle Sazerac, a prétendu que ce colis n'était pas arrivé à destination, et qu'il a, le 13 juillet 1893, assigné la compagnie d'Orléans, comme transporteur responsable d'une perte partielle, en garantie des condamnations qui pourraient être prononcées contre lui ;

Attendu que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que la compagnie a opposé, à la demande de Delage, la fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce, et qu'en rejetant cette exception le jugement attaqué a violé ledit article :

Par ces motifs, casse, en ce qu'il a rejeté la fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce par la demanderesse, et condamné celle-ci à relever Delage des condamnations prononcées contre lui au profit des frères Blanc, sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen.

---

# (N° 251)

[16 avril 1896]

*Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie ou perte partielle. — Protestation. — Notification. — Formes strictement exigibles. — Acte extrajudiciaire. — Lettre recommandée.* — (Sieur Terrasson.)

*Les formes imposées au destinataire pour la notification, au voiturier, de sa protestation motivée, en cas d'avarie ou perte partielle, sont impérativement et limitativement déterminées. Les seules formes admises sont l'acte extrajudiciaire et la lettre recommandée.*

La cour,

. . . . . .

Attendu qu'il résulte des termes de cet article que les formes

de la protestation motivée que le destinataire ou l'expéditeur doivent notifier dans un délai fixe au voiturier, en cas d'avarie ou de perte partielle, sont impérativement et limitativement déterminées ; — qu'ainsi, faute d'un acte extrajudiciaire ou d'une lettre recommandée, seules formes admises par la loi, l'action en indemnité est éteinte trois jours, non compris les jours fériés, après celui de la réception de la marchandise et du paiement du prix de transport ;

Attendu que Terrasson, destinataire et en même temps expéditeur, ou son représentant, ont fait des réserves purement verbales lors de la livraison du cheval dont les blessures ont été constatées ; qu'il n'a notifié au transporteur aucune protestation motivée dans le délai imparti et suivant les formes prescrites :

D'où il suit qu'en rejetant la fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce par la compagnie du Nord, le jugement interlocutoire du 9 août 1893 a violé ledit article ;

Et attendu que le jugement du 25 octobre, rendu sur le fond, doit tomber, par voie de conséquence, avec le jugement interlocutoire :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

---

# (N° 252)

[6 juin 1896]

*Expropriation pour utilité publique. — Jugement. — Nom de la partie. — Omission. — Nullité.* — (Sieur Berthier.)

*L'énonciation du nom des propriétaires expropriés dans le jugement d'expropriation est une formalité substantielle, dont l'omission doit entraîner la cassation dudit jugement.*

La cour,

. . . . . .

Vu les articles 15 et 20 de la loi du 3 mai 1841 ;

Attendu que l'article 15 de la loi précitée, en exigeant que l'extrait du jugement qui doit être notifié contienne les noms des propriétaires, suppose que ces noms se trouvent énoncés dans ledit jugement dont l'extrait notifié n'est qu'une exacte reproduction ;

Attendu que l'article 20 de la même loi dispose que le jugement d'expropriation pourra être attaqué devant la Cour de cassation pour vice de forme, et qu'aux termes de l'article 141 du Code de procédure civile l'énonciation du nom des parties est une des formes constitutives de tout jugement;

Attendu que le jugement attaqué n'énonce pas le nom du propriétaire exproprié et qu'il a, par suite, violé les textes ci-dessus visés :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner les autres moyens du pourvoi, casse, etc.

---

# (N° 253)

[29 juin 1896]

*Expropriation pour utilité publique. — Formalités substantielles. — Constatation et vérification.* — (Sieur de Comaille.)

*Tout jugement prononçant une expropriation doit être précédé de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi, et il ne peut être régulier qu'autant qu'il contient la constatation de leur accomplissement.*

*Ne remplit pas cette condition le jugement qui mentionne la production et la vérification du décret déclaratif de l'arrêté de cessibilité et du plan parcellaire des terrains, sans dire en même temps que cette production et cette vérification ont compris soit le dépôt du plan à la mairie, soit la publication et l'affichage de ce plan, soit le procès-verbal d'enquête, soit l'avis du Conseil municipal et l'arrêté préfectoral relatifs à cette enquête.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que tout jugement prononçant une expropriation pour cause d'utilité publique doit être précédé de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi, et qu'il ne peut être régulier qu'autant qu'il contient la constatation de leur accomplissement;

Attendu que, dans la cause, le jugement attaqué se borne à mentionner comme ayant été produits devant le tribunal et vérifiés par lui le décret qui déclare d'utilité publique le travail projeté, l'arrêté préfectoral de cessibilité des terrains nécessaires à

son exécution et le plan parcellaire desdits terrains; mais qu'il ne résulte d'aucune des énonciations du jugement que cette production et cette vérification aient compris soit les actes constatant le dépôt du plan à la mairie de la situation des biens à exproprier et les publications et affiches de ce plan, soit le procès-verbal d'enquête dressé par le maire à l'effet de recevoir les observations des intéressés, non plus que l'avis du Conseil municipal et l'arrêté du préfet relatifs à cette enquête;

Attendu, dès lors, qu'il n'est pas justifié que les formalités essentielles préalables à l'expropriation, spécialement prescrites par les articles 5, 6, 7 et 12 de la loi du 3 mai 1841, aient été observées ;

D'où suit la violation des articles 2 et 14 susvisés:

Par ces motifs, donnant défaut contre le défendeur ès qualités, casse, etc.

---

# (N° 254)

[30 juin 1896]

*Chemins de fer. — Transport de marchandises. — 1° Point de départ. — Vagons vides. — Jour et lieu choisis. — Mise à la disposition de l'expéditeur. — Prétention abusive. — 2° Règlements. — Force de loi. — Conventions particulières. — Dérogations illicites. — 3° Port. — Quai. — Voies maritimes. — Navire. — Arrivée. — Marchandises. — Remise en gare.* — (Sieur Dhervillez.)

1° *Les compagnies de chemins de fer ne sont pas obligées de mettre, à l'avance et à jour fixe, sur un point déterminé, des vagons vides à la disposition des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises; elles sont tenues seulement de recevoir dans leurs gares les colis qui leur sont remis et de les transporter dans les délais réglementaires, sans tour de faveur;*

2° *La convention par laquelle un agent de la compagnie s'engage au nom de celle-ci envers un expéditeur à lui fournir des vagons vides à lieu et heure fixes est illicite et doit être annulée, comme dérogatoire aux règlements qui ont force de loi pour tous ;*

3° *Si les voies dites maritimes, construites sur les quais d'un port, doivent être considérées comme une dépendance et un prolonge-*

*ment de la gare, il en résulte seulement que l'arrivée, dans le port, d'un navire chargé de marchandises qui sont destinées à être transportées par la voie ferrée établie sur le port, constitue la « remise en gare », des marchandises et met, — si une demande d'expédition est régulièrement faite, — la compagnie en demeure d'opérer le transport dans les délais réglementaires.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que les clauses du cahier des charges de la compagnie du Nord, les lois, décrets ou ordonnances, n'imposaient pas à cette compagnie l'obligation de mettre d'avance et à jour fixe, sur un point déterminé, des vagons vides à la disposition des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises; qu'elle est seulement tenue d'expédier sans tour de faveur et suivant l'ordre de leur enregistrement les marchandises qui sont remises à ses gares et d'en effectuer le transport dans le délai fixé par les règlements;

Attendu que toute convention contraire, consentie par la compagnie ou par ses agents, serait illicite et ne pourrait, dès lors, produire aucun effet parce qu'elle contiendrait une dérogation aux clauses du cahier des charges et créerait au profit d'un expéditeur un avantage que la compagnie aurait le droit de refuser aux autres ;

Attendu, enfin, que si, eu égard à la destination des voies dites maritimes, construites sur un port, et aux conditions de leur fonctionnement et de leur établissement, on doit considérer ces voies comme une dépendance et un prolongement de la gare et des quais de cette gare, il en résulte seulement que l'arrivée d'un navire chargé de marchandises destinées à être transportées par la voie ferrée établie sur le port constitue la remise en gare de ces marchandises et met, si une demande d'expédition est régulièrement faite, la compagnie en demeure d'opérer le transport dans les délais réglementaires ; mais qu'elle n'est pas, en ce cas, plus qu'en celui d'une remise de marchandises dans sa gare ordinaire, obligée de fournir à jour fixe les vagons réclamés par l'expéditeur;

Attendu, par suite, qu'en condamnant la compagnie du Nord à payer des dommages-intérêts aux consorts Dhervillez pour n'avoir pas mis à leur disposition, les 28 et 29 septembre 1893, le nombre total des vagons réclamés par leur lettre du 25, sous prétexte que la compagnie s'était obligée à le leur fournir, et que

la gare de Saint-Valery s'étend sur toute la ligne du port où les marchandises étaient arrivées, sans constater qu'une déclaration régulière d'expédition ait été faite, ni que le délai total fixé par les règlements ait été dépassé, le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé, casse, etc.

---

# (N° 255)

[30 juin 1896]

*Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Clause de non-garantie. — Faute de la compagnie. — Preuve.* — (Sieurs Combes et Chabanon.)

*Si la clause de non-garantie n'a pas pour effet d'affranchir les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité relativement aux fautes commises par elles ou leurs employés, elle a pour résultat de mettre la preuve de ces fautes à la charge des expéditeurs ou des destinataires.*

*Le fait par une compagnie de chemins de fer de n'avoir pas vérifié au départ le poids de la marchandise déclarée par l'expéditeur ne constitue pas par lui-même une faute, alors surtout que les tarifs applicables à l'expédition litigieuse autorisaient la Compagnie à ne procéder au pesage qu'à la gare d'arrivée.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que, si la clause de non-garantie insérée dans l'article 3 précité n'a pas pour effet d'affranchir les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité relativement aux fautes commises par elles ou leurs employés, elle a pour résultat, contrairement au droit commun, de mettre la preuve de ces fautes à la charge des expéditeurs ou des destinataires ;

Attendu que le jugement attaqué, sans méconnaître que le tarif spécial P. 23, auquel est attachée la clause de non-garantie, fût applicable à l'expédition litigieuse, a, néanmoins, déclaré la compagnie des chemins de fer du Midi responsable d'un manquant dans le fourrage transporté, par l'unique motif qu'elle aurait, au départ, négligé de procéder à la vérification du poids déclaré par l'expéditeur ;

Mais attendu, d'une part, qu'une obligation de cette nature n'était imposée à la compagnie par aucune disposition légale ;

Attendu, d'autre part, qu'en pratiquant le pesage de la marchandise à la gare d'arrivée la demanderesse en cassation n'avait fait qu'user d'une faculté expressément consacrée par l'article 7 des conditions communes d'application ;

D'où il suit qu'aucun fait constitutif d'une faute n'ayant été relevé à la charge de ladite compagnie, le jugement entrepris, en la condamnant à payer le prix du manquant, a violé les dispositions légales ci-dessus visées :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le deuxième moyen, casse, etc.

---

# (N° 256)

[1er juillet 1896]

*Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Groupe de colis. — Colis manquant. — Substitution. — Perte partielle. — Article 105 du Code de commerce. — Application.* — (Compagnie générale transatlantique.)

*Quand une expédition se compose de plusieurs colis, et que, lors de la livraison, un des colis expédiés manque et est remplacé par un colis étranger à l'expédition, cette substitution équivaut à une perte partielle, et l'article 105 du Code de commerce peut être utilement invoqué par le transporteur.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que l'arrêt attaqué ne décide pas, en droit, que la Compagnie de l'Ouest, si elle voulait alléguer que 38 colis ont été livrés par elle au lieu de 37, aurait à sa charge la preuve de cette allégation, mais qu'il constate seulement que la compagnie « ne rapporte pas la preuve de la livraison de 38 colis au lieu de 37, et que la décharge dont elle se prévaut établit péremptoirement, au contraire, qu'elle n'a livré à la compagnie transatlantique que 37 colis », qu'ainsi le moyen manque en fait dans sa première branche :

Par ces motifs, rejette cette branche du moyen ;

Sur la seconde branche, et d'abord sur la fin de non-recevoir, tirée de la nouveauté du moyen en cette branche :

Attendu qu'il résulte des qualités et du texte de l'arrêt attaqué, que les juges du fond ont été saisis de la question de savoir si l'article 105 du Code de commerce était applicable à la cause.

Par ces motifs, rejette la fin de non-recevoir ;

Au fond, vu l'article 105 du Code de commerce :

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué que la compagnie de l'Ouest a reçu, le 5 octobre 1889, de la Compagnie transatlantique, un groupe de 37 colis pour les transporter de Paris au Havre ; qu'elle a livré dans les délais réglementaires 37 colis au représentant de la compagnie transatlantique, au Havre, qui en a donné décharge et qui les a réexpédiés à Port-au-Prince, et qu'à l'arrivée des marchandises en cette ville il a été reconnu qu'un des 37 colis expédiés ne se trouvait pas dans les 37 colis livrés ;

Attendu que la compagnie transatlantique, assignée en remboursement de la valeur du colis non livré, a elle-même assigné en garantie la compagnie de l'Ouest, et que celle-ci lui a opposé la fin de non-recevoir édictée par l'article 105 du Code de commerce ;

Attendu que, si le nombre des colis livré au Havre, puis à Port-au-Prince, a été le même que le nombre des colis expédiés de Paris, un de ceux-ci néanmoins n'est pas arrivé à destination, que la livraison n'a donc pas été complète et que la substitution d'un objet étranger à l'expédition équivaut à la perte d'un des objets transportés ;

Attendu que les raisons qui justifient la fin de non-recevoir en cas d'avarie ou de perte partielle sont également applicables au cas de substitution ; qu'en effet le destinataire se trouve dans les mêmes conditions, soit pour vérifier l'identité des marchandises, soit pour constater la perte partielle ou les avaries ;

Attendu qu'en décidant le contraire la cour de Paris a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs, casse, etc.

---

# (N° 257)

[15 juillet 1896]

*Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Retard. — Dol (pas de). — Dommages-intérêts. — Prévisions du contrat.* — (Sieur Baraguey-Fouquet.)

*Le voiturier, comme tout autre débiteur, à la charge duquel aucun dol n'est relevé, n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qui ont pu l'être lors de la formation du contrat.*

La cour,

. . . . . .

Attendu, en droit, que la loi ne met à la charge du débiteur, en cas d'inexécution d'une obligation, que les dommages-intérêts qui ont été prévus ou qu'on a pu prévoir lors du contrat ;

Attendu, en fait, que, pour évaluer les dommages-intérêts qui pouvaient être dus à Baraguey-Fouquet par la compagnie de l'Ouest, pour retard dans la livraison des marchandises à lui expédiées, le jugement attaqué, qui ne constate d'ailleurs aucun dol à la charge de la compagnie, s'est fondé sur ce principe « qu'elle soutenait à tort qu'elle n'était tenue qu'aux dommages qui pouvaient être prévus lors du contrat », et qu'elle devait, au contraire, la juste réparation du préjudice qu'elle avait pu causer » ;

Attendu qu'en statuant ainsi ledit jugement a expressément violé le texte de loi ci-dessus visé :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin d'examiner le premier moyen, casse, etc.

# (N° 258)

[28 juillet 1896]

*Chemins de fer. — Transport d'animaux. — Obstacle de force majeure. — Emploi d'un autre parcours. — Frais supplémentaires.* — (Sieur Gilabert.)

*La compagnie de chemin de fer chargée d'un transport d'animaux, qui éprouve dans le parcours convenu un obstacle de force*

*majeure, peut, dans l'intérêt du destinataire, faire suivre aux marchandises une autre voie et se faire rembourser des frais supplémentaires auxquels a donné lieu l'allongement du trajet, si d'ailleurs aucune faute n'est relevée contre elle dans l'exécution qu'elle a donnée au mandat qu'elle avait accepté.*

La cour,

. . . . . .

Attendu qu'il est constaté par l'arrêt attaqué, qui a adopté les motifs des premiers juges, qu'une tourmente de neige a rendu impossible la continuation, au-delà de Carcassonne, du parcours direct que devaient faire, pour arriver à Lézignan, lieu de destination, trente porcs chargés en gare de Najac; que, par suite de ce fait de force majeure, les agents de la Compagnie des chemins de fer du Midi ont fait suivre à ces animaux, pour leur transport à Lézignan, la direction qu'ils ont jugée la plus courte, dans l'état où se trouvait la voie ferrée ;

Attendu qu'un jugement du tribunal de commerce de Narbonne, du 12 juillet 1893, a condamné Gilabert, le propriétaire des porcs, à recevoir, déduction faite des frais et du prix du parcours originairement convenu, le produit de la vente des animaux dont il avait refusé de prendre livraison ; que ledit jugement a, sur ce point, acquis l'autorité de la chose jugée ; qu'il a, au contraire, mis à la charge de la compagnie les frais complémentaires de parcours et les frais de fourrière ; que ladite compagnie a relevé appel des condamnations prononcées contre elle;

Attendu que l'arrêt attaqué, au lieu d'examiner si, dans les circonstances de la cause qu'il avait constatée, et eu égard aux nécessités de service du chemin de fer, les agents de la compagnie auraient pu prendre d'autres et plus utiles mesures dans l'intérêt du propriétaire des porcs, s'est borné à déclarer que la compagnie n'avait contre Gilabert aucune action pour obtenir un complément de prix de transport, réglé conformément aux tarifs légaux et afférent à la distance kilométrique réellement parcourue, par cet unique motif que la somme réclamée n'était pas portée sur le récépissé remis à l'expéditeur; qu'il l'a, en outre, condamnée à supporter les frais de fourrière des animaux à titre de réparation de la faute qu'elle aurait commise en réclamant une surtaxe indue ;

Attendu qu'en statuant ainsi, alors qu'aucun fait constitutif d'une faute n'était imputé aux agents de la compagnie, ledit arrêt a mis à la charge de cette dernière les conséquences d'un cas de

force majeure dont elle n'était pas responsable et a violé les articles ci-dessus visés :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

---

# (N° 259)

[29 juillet 1896]

*Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Responsabilité. — Dispense. — Déchets. — Cours de route. — Dommages-intérêts. — Faute spéciale. — Constatation nécessaire. — Objets transportés. — Conservation. — Soins ordinaires.* — (Sieur Védier.)

*Lorsqu'un tarif de chemins de fer contient la clause de non-responsabilité, une compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts pour déchets survenus en cours de route, que si le juge constate à sa charge ou à la charge de ses agents une faute spécialement déterminée.*

*Une compagnie de chemins de fer n'est tenue de donner à la conservation des marchandises qu'elle transporte que les soins ordinaires, compatibles avec les nécessités du service.*

La cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen,

Vu le tarif commun P. V. 106, Orléans-État-Ouest, lequel porte : « Les administrations ne répondent pas des déchets et avaries de route » ;

Attendu que, d'une part, les fûts de vin blanc remis par Vigouroux, en gare de Gardanne, réseau d'Orléans, pour être expédiés à Védier, négociant à Mayenne, réseau de l'Ouest, voyageaient aux conditions du tarif commun P. V. 106, lequel affranchit le transporteur de la responsabilité des déchets et avaries de route ; — que, d'autre part, si les compagnies de chemins de fer sont tenues de veiller à la conservation des marchandises qu'elles transportent, leur obligation ne s'étend qu'aux soins généraux et ordinaires, compatibles avec les nécessités du service ;

Attendu que le jugement attaqué constate, il est vrai, que la

chaleur était grande lors de l'expédition, que des précautions devaient être prises pour empêcher le coulage et que la négligence de la compagnie avait causé un préjudice au destinataire; mais qu'il ne s'est pas expliqué sur le point de savoir quelles étaient les précautions à prendre, compatibles avec les nécessités du service; qu'il n'a pas précisé la cause du dommage et qu'il n'a relevé à la charge de la compagnie ou de ses agents aucune faute spécialement déterminée;

Attendu que, dans ces circonstances, en déclarant la compagnie de l'Ouest responsable des avaries et déchets survenus en cours de route, le jugement attaqué a violé le texte ci-dessus visé :

Par ces motifs, et sans qu'il soit besoin de statuer sur le second moyen, casse, etc.

---

**(Chambre criminelle.)**

---

# (N° 260)

**[3 janvier 1896]**

*Prescription. — Pêche fluviale. — Procès-verbal. — Défaut d'enregistrement. — Nullité.* — (Sieur Hacquart.)

*La prescription d'un mois établie par l'article 62 de la loi du 15 avril 1829 a pour point de départ le jour où le délit a été constaté par un procès-verbal que ce texte suppose évidemment valable. En conséquence, doit être annulé l'arrêt qui prononce la relaxe de l'inculpé en déclarant la prescription acquise, alors qu'à défaut d'enregistrement dans les quatre jours qui ont suivi l'affirmation le procès-verbal était nul aux termes de l'article 47 de la loi précitée.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que le demandeur a été relaxé par ce motif que, n'ayant point été poursuivi dans le délai d'un mois, alors que pourtant il était clairement désigné dans le procès-verbal, la prescription devait lui être acquise;

Mais, attendu, d'une part, que le susdit procès-verbal, n'ayant point été enregistré dans les quatre jours qui ont suivi celui de l'affirmation, est nul aux termes de l'article 47 de la loi du 15 avril 1829, et, d'autre part, que la prescription d'un mois établie par l'article 62 de la même loi a pour point de départ le jour où le délit a été constaté par un procès-verbal que ce texte suppose évidemment valable ;

D'où il suit qu'en faisant état d'un procès-verbal nul, et en déclarant la prescription acquise, le jugement du tribunal correctionnel de Laon et l'arrêt attaqué qui en a adopté les motifs ont ouvertement violé l'article 47 de la loi susvisée et fait une fausse application de l'article 62 ;

Par ces motifs, casse et annule l'arrêt de la cour d'Amiens, chambre correctionnelle, en date du 18 octobre 1895, et, pour être à nouveau et conformément à la loi statué sur l'appel interjeté par le procureur de la République contre le jugement du tribunal correctionnel de Laon, du 26 juillet dernier, renvoie l'affaire et le prévenu devant la cour de Douai, à ce désignée par délibération spéciale en chambre du conseil.

---

# (N° 261)

[1er février 1896]

*Voirie. — Édit de 1607. — Propriétaire. — Responsabilité. —* (Sieur Macaudière.)

*L'édit de 1607 ne permet d'entreprendre sur les héritages riverains de la grande et de la petite voirie aucune construction ou réparation qu'après avoir obtenu l'alignement de l'autorité compétente.*

*Les tribunaux saisis de la contravention résultant des travaux faits sur ces héritages sans autorisation ne peuvent s'abstenir d'infliger au propriétaire la peine par lui encourue, sous prétexte que le locataire de la maison où ils ont été effectués les aurait ordonnés et entrepris à son insu.*

La cour,

. . . . . .

Attendu, en droit, que l'édit de 1607 grève expressément les

héritages riverains de la grande et de la petite voirie de la servitude d'ordre public, qui ne permet d'y entreprendre aucune construction ou réparation qu'après avoir obtenu de l'autorité compétente l'alignement qu'il la charge de tracer ;

Que l'obligation de le demander et de s'en pourvoir est donc imposée au propriétaire de ces héritages ;

Que les travaux faits sans autorisation doivent dès lors lui être imputés et que les tribunaux saisis de cette contravention ne peuvent s'abstenir de lui infliger la peine par lui encourue et de lui enjoindre la démolition de ces travaux, sous le prétexte que le locataire de la maison où ils ont été effectués les aurait ordonnés et entrepris à son insu;

Attendu, en ce cas, que la responsabilité pénale du locataire a lieu sans préjudice de celle du propriétaire, bien loin qu'elle ait pour résultat de l'exclure;

D'où il suit qu'en admettant cette excuse dans l'espèce le jugement dénoncé a commis une violation expresse des dispositions susvisées :

Par ces motifs, casse et annule le jugement rendu, le 25 septembre 1895, par le tribunal de simple police de Feurs, en ce qu'il a prononcé le relaxe de Macaudière, le surplus dudit jugement étant maintenu, et, pour être statué conformément à la loi sur l'action exercée contre ledit Macaudière, propriétaire de la maison dont s'agit, renvoie la cause et le prévenu devant le tribunal de simple police de Montbrizon, à ce déterminé par délibération spéciale prise en la chambre du conseil.

---

# (N° 262)

[7 février 1896]

*Voirie. — 1° Édit de 1607. — Défaut d'autorisation. — Démolition des travaux. — Sursis à statuer. — 2° Travaux indument exécutés. — Caractère confortatif. — Appréciation de l'autorité administrative.* — (Sieur Caulet.)

1° *L'édit de 1607, en prescrivant que, dans les cas qu'il énumère, la besogne mal plantée sera démolie, a eu surtout en vue la suppression des travaux faits sans autorisation préalable dans la partie retranchable des propriétés riveraines de la voie publique. Dès lors*

*le juge de police n'a pas à se préoccuper de la question de savoir si des travaux exécutés en contravention aux prescriptions d'un arrêté municipal, sont ou ne sont pas confortatifs, puisque le devoir d'ordonner la démolition desdits travaux résulte exclusivement pour lui de ce double fait que ces travaux n'ont pas été autorisés et qu'ils ont été exécutés dans la partie sujette à reculement;*

2° *La question de savoir si des travaux indument exécutés ont, ou non, un caractère confortatif, ne peut être résolue compétemment que par l'autorité administrative.*

La cour,

. . . . . .

Attendu, en fait, que le jugement attaqué, après avoir constaté que le sieur Caulet a, sans autorisation et en contravention aux prescriptions du règlement municipal susvisé, exécuté des travaux à la façade d'une maison appartenant à la dame veuve Marrot, sise rue Lakanal, à Pamiers, dans la partie de cette façade sujette à recul, d'après le plan général d'alignement de la commune, a condamné ledit Caulet à 1 franc d'amende pour cette contravention et la dame veuve Marrot comme civilement responsable, mais a sursis à statuer sur la démolition des travaux, laquelle avait été requise par le ministère public, et a, avant faire droit sur ce point, commis un expert à l'effet de vérifier si les travaux indument exécutés étaient ou non confortatifs;

Attendu qu'en statuant ainsi le juge de police a tout à la fois violé les dispositions des articles 4 et 5 de l'édit de décembre 1607, commis un excès de pouvoir et méconnu les prescriptions de l'article 161 du Code d'instruction criminelle;

Qu'en effet l'édit de 1607, en prescrivant que, dans les cas qu'il énumère, la besogne mal plantée sera démolie, a eu surtout en vue la suppression des travaux faits sans autorisation préalable dans la partie retranchable des propriétés riveraines de la voie publique; que le juge de police n'avait donc pas à se préoccuper de la question de savoir si les travaux exécutés étaient ou n'étaient pas confortatifs, puisque le devoir d'ordonner la démolition desdits travaux résultait exclusivement dans l'espèce de ce double fait que ces travaux n'avaient pas été autorisés et que la façade était sujette à reculement.

Attendu, en outre, que la question de savoir si des travaux indument exécutés ont ou non un caractère confortatif ne peut être résolue compétemment que par l'autorité administrative, que le juge de police a donc commis un excès de pouvoir en désignant

un expert pour vérifier le caractère des travaux exécutés par l'inculpé en se réservant ainsi implicitement la solution d'une question qui n'était pas de sa compétence et qui devait, d'ailleurs, rester sans influence dans la cause ;

Attendu qu'aux termes de l'article 161 du Code d'instruction criminelle il doit être statué, par le même jugement, tant sur l'application de la peine que sur l'appréciation des réparations civiles résultant de la contravention :

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Pamiers du 6 décembre 1895 et, pour être statué à nouveau sur la poursuite dirigée contre Caulet et contre la dame veuve Marrot, cette dernière comme civilement responsable, renvoie la cause et les parties devant le tribunal de simple police de Variller, à ce déterminé par une délibération spéciale prise en la chambre du conseil.

---

# (N° 263)

[2 avril 1896]

*Voirie. — Défense de bâtir dans un périmètre de 100 mètres autour d'un cimetière. — Servitude réelle. — Autorisation de construire donnée par le préfet. — Extinction de la servitude.* — (Sieur Crochet.)

*La servitude* non ædificandi, *dont sont, aux termes du décret du 7 mars 1808, grevés les fonds situés dans un périmètre de 100 mètres autour des cimetières, est une servitude réelle qui pèse sur ces fonds, abstraction faite des propriétaires auxquels ils peuvent appartenir.*

*De même, lorsque le préfet autorise le propriétaire de l'un de ces fonds à y élever des constructions à une distance moindre du cimetière, son arrêté a pour effet légal d'entraîner l'extinction de la servitude au profit des propriétaires successifs du terrain.*

La cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen, pris de la violation par refus d'application du décret du 17 mars 1808 et de l'article 471, § 15, du Code pénal, en ce que le jugement attaqué aurait déclaré à tort que

l'arrêté du préfet de l'Indre du 2 septembre 1874, qui a autorisé la dame veuve Mars à élever, jusqu'à 40 mètres du cimetière, des constructions sur le terrain vendu plus tard par elle à Crochet, devait également profiter à ce dernier, en sa qualité d'ayant cause de ladite dame :

Attendu que le pourvoi, sans contester la légalité de l'arrêté préfectoral précité, laquelle a d'ailleurs été consacrée par un arrêt du conseil d'État du 29 juin 1894, et par l'arrêt de la cour de cassation du 25 janvier 1895, soutient que cet arrêté serait personnel à la dame veuve Mars, alors propriétaire du terrain qui a été affranchi de la servitude de ne pas bâtir, et qu'il ne pourrait être utilement invoqué par Crochet, acquéreur dudit terrain ;

Mais attendu que la servitude *non ædificandi*, dont sont, aux termes du décret du 7 mars 1808, et dans un intérêt de salubrité publique, grevés les fonds situés dans un périmètre de 100 mètres autour des cimetières, est une servitude réelle qui pèse sur ces fonds, abstraction faite des propriétaires auxquels ils peuvent appartenir ; que, de même, lorsque le préfet, usant de la faculté que lui confère l'article 1 du décret du 7 mars 1808, autorise le propriétaire de l'un des fonds, situés dans ce périmètre, à élever des constructions sur son terrain à une distance moindre du cimetière, son arrêté d'autorisation a pour effet légal d'entraîner l'extinction de la servitude de ne pas bâtir, au profit des propriétaires successifs de ce terrain ;

D'où il suit que le moyen proposé n'est pas fondé ;

Sur le deuxième moyen, pris de la violation de l'article 161 du Code d'instruction criminelle, en ce que le jugement attaqué, en condamnant l'inculpé à 1 franc d'amende pour construction sans autorisation d'une maison en bordure sur la voie publique, aurait à tort refusé d'ordonner la démolition des saillies de cette maison excédant l'alignement de la voie publique ;

Attendu que le demandeur au pourvoi soutient que, si la maison édifiée par Crochet, en bordure sur la rue de Fonds, est bien à l'alignement de ladite rue, il n'en serait pas de même des saillies existant à cette maison, lesquelles excéderaient la dimension de celles autorisées par le règlement de voirie de la ville de Châteauroux, et dont, par suite, la démolition aurait dû être ordonnée ;

Mais attendu qu'il résulte des constatations du jugement attaqué *qu'il n'a pas été établi, ni même soutenu, que les saillies dont s'agit excèdent les dimensions des saillies permises ;*

Que cette constatation est souveraine et échappe au contrôle de la cour de cassation, à laquelle il appartient uniquement de sta-

tuer sur les questions de droit pouvant résulter des faits constatés;

Que, dans ces conditions, le moyen invoqué constitue un moyen de fait nouveau qui ne peut être utilement produit pour la première fois en cour de cassation :

Par ces motifs, rejette, etc.

---

# (N° 264)

[2 mai 1896]

*Voirie. — Chemin vicinal. — Règlement préfectoral.* — (Sieur Bussy.)

*L'article 21 de la loi du 31 mai 1836, qui confère au préfet le droit de faire des règlements dans l'intérêt de la surveillance et de la conservation des chemins vicinaux, ne fait aucune distinction entre les chemins vicinaux d'intérêt commun ou de grande communication.*

La cour,

. . . . . .

Attendu que Bussy avait été poursuivi à la requête du ministère public devant le tribunal de simple police de Quarré-les-Tombes pour avoir fait pratiquer sans autorisation une fouille sur le chemin vicinal n° 15 de cette commune en violation de l'article 172, § 1, du règlement général sur les chemins vicinaux fait par le préfet de l'Yonne le 15 février 1873;

Que le tribunal de police, tout en reconnaissant que le chemin sur lequel la fouille avait été opérée a été classé comme vicinal, a relaxé l'inculpé par ce motif: « Qu'en raison de son peu d'importance c'est là un chemin de petite vicinalité communale, qui est placé sous l'autorité exclusive du maire et ne fait pas partie des chemins vicinaux réglementés par l'arrêté préfectoral ci-dessus relaté »;

Attendu que l'article 21 de la loi du 31 mai 1836 confère au préfet le droit de faire des règlements dans l'intérêt de la surveillance et de la conservation des chemins vicinaux ; que cette disposition générale et absolue dans ses termes ne fait aucune distinction entre les chemins vicinaux ordinaires et les chemins vicinaux d'intérêt commun ou de grande communication ;

Attendu que l'article 172, § 1, du règlement du 15 février 1873, qui était visé par la poursuite et qui interdit de faire sans autorisation aucune tranchée ni ouverture sur les chemins vicinaux, est une disposition intéressant essentiellement la conservation de ces chemins;

Qu'en se refusant à en faire l'application dans l'espèce le juge de police a méconnu et violé les textes de lois visés au moyen;

Par ces motifs, casse et annule le jugement du tribunal de simple police de Quarré-les-Tombes, en date du 6 février 1896, et, pour être statué à nouveau conformément à la loi, renvoie la cause et l'inculpé Bussy devant le tribunal de simple police d'Avallon, à ce désigné par délibération spéciale prise en la chambre du conseil.

---

# (N° 265)

[12 juin 1896]

*Pêche fluviale. — Destruction du poisson. — Usine. — Jet de substances nuisibles.* — (Sieur Camuset.)

*L'article 25 de la loi du 15 avril 1829, qui punit* quiconque *aura jeté dans les eaux des drogues ou appâts de nature à enivrer le poisson ou à le détruire, s'applique aux industriels et aux usiniers comme à toutes autres personnes.*

*La portée générale de cette disposition n'a pu être restreinte par les décrets des 25 février 1868 et 10 août 1875.*

La cour,

. . . . . .

Sur le premier moyen, pris de la fausse application de l'article 25 de la loi du 15 avril 1829, en ce que cette disposition ne viserait que les braconniers, non les industriels et usiniers, et serait tout au moins devenu inapplicable à ces derniers par la promulgation des décrets du 25 février 1868 et du 10 août 1875 :

Attendu que l'article 25 de la loi du 15 avril 1829 punit *quiconque aura jeté dans les eaux des drogues ou appâts de nature à enivrer le poisson ou à le détruire;* que, dès lors, il s'applique

nécessairement aux industriels et usiniers comme à toutes autres personnes, et que l'on ne peut y sous-entendre une exception que son texte même exclut ;

Attendu que, telle étant la portée générale de cette disposition, elle n'a pas pu être restreinte, par les décrets susvisés, qui autorisent les préfets à déterminer « les mesures à observer pour l'évacuation dans les cours d'eau des matières et résidus susceptibles de nuire au poisson et provenant des fabriques et établissements industriels quelconques » ; qu'en effet il est de principe qu'un décret ne peut jamais, sans une délégation du législateur qui fait défaut dans l'espèce, déroger ou autoriser à déroger aux prescriptions d'une loi ;

Sur le second moyen, pris de la violation de l'article 7 de la loi du 20 avril 1810, en ce que l'arrêt attaqué ne constaterait pas la preuve des faits incriminés et, dès lors, ne serait pas légalement motivé :

Attendu qu'il résulte des constatations de l'arrêt attaqué, ainsi que des procès-verbaux qui ont servi de base à la poursuite, que des échantillons d'eau ont été puisés à la sortie des bassins d'épuration des râperies d'Honnecourt, d'Erre et de Crèvecœur, et que des poissons placés dans ces diverses eaux y sont tous morts en peu de temps, d'où l'arrêt a conclu qu'elles contenaient des substances de nature à détruire le poisson ;

Attendu que, sans contester les résultats des expériences ainsi faites, le pourvoi prétend qu'elles ne sont pas concluantes; que selon lui il faudrait, pour que le délit fût établi, que les eaux où les poissons sont morts eussent été puisées dans l'Escaut lui-même aux endroits où il reçoit les eaux provenant des susdits bassins d'épuration ;

Attendu que cette prétention du pourvoi, qui serait fondée si le demandeur eût été poursuivi pour avoir jeté directement dans l'Escaut des drogues ou appâts de nature à enivrer le poisson ou à le détruire, ne saurait être admise, étant donnés les termes dans lesquels la prévention a été formulée ; qu'en effet l'ordonnance de renvoi du 11 décembre et la citation du 14 du même mois portent que Camuset est prévenu « d'avoir jeté dans des eaux courantes soumises aux règlements sur la pêche fluviale, et notamment dans l'Escaut et dans le canal de l'Escaut, des drogues et appâts de nature à enivrer le poisson ou à le détruire » ; que, dès lors, les échantillons d'eaux où les poissons sont morts ayant été pris, ainsi que le constate l'arrêt, *dans des eaux courantes qui sont des affluents directs ou indirects de l'Escaut*, et

auxquelles, par conséquent, s'applique la loi de 1829, le moyen du pourvoi manque en fait ;

Et attendu, au surplus, qu'il est expressément dit dans l'arrêt que « Camuset n'ignorait pas que les eaux provenant de ses râperies étaient de nature à enivrer ou à détruire le poisson » ;

Par ces motifs et vu la égularité de l'arrêt en la forme, rejette, etc.

---

# CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES

## (N° 266)

[29 octobre 1896]

*Acquisitions d'immeubles. — Justifications à fournir à l'appui du paiement des intérêts effectué antérieurement à celui du principal.*

Monsieur le préfet, le règlement de comptabilité du Ministère des Travaux publics du 16 septembre 1843, actuellement en vigueur, le projet de règlement élaboré en 1878 n'ayant pu être rendu exécutoire, ne prévoit pas le cas exceptionnel où des intérêts du prix d'un immeuble acquis par l'État sont payés avant le capital. Lorsque des paiements anticipés d'intérêts doivent être effectués, les ordonnateurs des services dépendant du Ministère des Travaux publics appliquent les dispositions du règlement du Ministère des Finances du 26 décembre 1866, lesquelles ont, d'ailleurs, été reproduites dans le règlement provisoire de 1878.

D'après ces dispositions, les ordonnateurs n'ont à produire, pour les paiements anticipés dont il s'agit, que les justifications suivantes :

1° Certificat de l'ingénieur présentant le décompte, en principal et intérêts, du prix d'acquisition ;

2° Loi, décret ou décision ministérielle qui a autorisé l'acquisition ou l'échange ;

3° Extrait certifié de l'acte d'acquisition faisant connaître notamment les conditions de prix et de paiement.

A la suite d'une observation de la Cour des comptes, M. le Ministre des Finances a reconnu que ces justifications ne sont pas suffisantes pour constater, d'une façon absolue, que le paiement anticipé des intérêts entre les mains du vendeur était régulier et libératoire ; elles n'établissent pas, en effet, que les intérêts n'ont pu être immobilisés au profit des créanciers inscrits dans les conditions prévues par les articles 2176 et 2184 du Code civil.

Afin de donner satisfaction à la Cour, et après s'être concerté avec mon administration, M. le Ministre des Finances a décidé que les justifications à fournir à l'appui d'un paiement d'intérêts effectué antérieurement au paiement du prix principal d'une acquisition d'immeubles seraient, à l'avenir, complétées de la manière suivante :

1° Par la mention de la transcription du contrat au bureau des hypothèques sur la copie de l'acte de vente mise au soutien du premier paiement d'intérêts ;

2° Par la production d'un certificat de l'ordonnateur attestant que le contrat n'a pas été notifié aux créanciers et que ceux-ci n'ont pas fait sommation de payer ou de délaisser.

Ces justifications complémentaires seront produites pour tout paiement anticipé d'intérêts concernant les acquisitions d'immeubles faites par l'État, soit d'après les règles du droit commun, soit en vertu de la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Je vous prie de vouloir bien assurer l'exécution des instructions contenues dans la présente circulaire, dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs en chef.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics,*
TURREL.

---

# (N° 267)

[11 novembre 1896]

*Dossiers relatifs aux propositions de secours.*

Monsieur le préfet, mon attention s'est portée sur le nombre exagéré de pièces dont se composent d'ordinaire les dossiers relatifs aux propositions de secours qui me sont journellement adressées. Le bulletin de renseignements est presque toujours accompagné d'un bordereau de transmission ou d'une lettre d'envoi du préfet, et souvent de ces deux pièces ; parfois, il est renfermé avec la demande dans une chemise de dossier.

Afin de simplifier ces écritures, j'ai décidé qu'à l'avenir le bulletin seul serait transmis à mon administration. J'ai l'honneur, en

conséquence, de vous inviter à consigner sur la troisième page dudit bulletin, après les propositions des Ingénieurs, votre avis et les observations personnelles que vous croirez devoir formuler.

Je vous prie de vouloir bien assurer, en ce qui vous concerne, l'exécution de la présente circulaire dont j'adresse ampliation à MM. les Ingénieurs.

Recevez, etc.

*Le Ministre des Travaux publics.*

Pour le Ministre et par autorisation :

*Le directeur du Personnel et de la Comptabilité,*

RABEL.

---

# PERSONNEL

## (N° 268)

### I. — INGÉNIEURS.

1° PROMOTION.

*Décret du* 5 *novembre* 1896. — **M. de Basire,** Ingénieur en chef de 1re classe, est nommé Inspecteur Général de 2e classe, pour prendre rang à dater du 16 novembre 1896.

2° AVANCEMENTS.

*Arrêté du* 11 *novembre* 1896. — Est porté à 8.000 francs le traitement des Ingénieurs en Chef de 1re classe dont les noms suivent :

**MM. Guérard,**
**Roucayrol.**

*Idem.* — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1896, les Ingénieurs en chef de 2e classe dont les noms suivent :

**MM. Rousseau** (Léon),
**Richou,**
**Choron.**

**MM. Chardard,**
**Geoffroy,**
**Sartiaux.**

*Idem.* — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1896, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe dont les noms suivent :

**MM. Labaye** (Arthur),
**Faure** (Camille),
**Lévesque,**
**Nicolas,**
**Garric,**
**Baratte**

**MM. Gauthier,**
**Jannin,**
**Quinquet,**
**Liévin,**
**Bachy,**
**Lestorey de Boulongne.**

*Arrêté du 11 novembre.* — Sont élevés à la 2e classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1896, les Ingénieurs ordinaires de 3e classe dont les noms suivent :

MM. **Chateau.**
**Cordier** (Gabriel),
**Viallefond,**
**Mascard,**
**Van Blarenberghe.**

MM. **Constantin,**
**Maillet** (Georges),
**Pendaries,**
**Chevalier** (Flavien),
**Collot.**

3° CONGÉ.

*Arrêté du 31 octobre 1896.* — Un congé d'un an, sans traitement, est accordé pour affaires de famille, à M. **Macaigne** (René), Ingénieur ordinaire de 1re classe, attaché à la résidence de Cambrai, au service ordinaire du département du Nord et à divers services de navigation et de chemins de fer.

4° DÉCÈS.

Date du décès.

M. **Cirodde** (Ernest), Ingénieur en Chef de 1re classe en retraite..... 28 oct. 1896.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 16 octobre 1896.* — M. **Bellom** (Armand), Inspecteur Général de 1re classe, est nommé Président de la Commission des frais fixes, en remplacement de M. **Delocre,** nommé Vice-Président du Conseil général des Ponts et Chaussées.

*Décret du 22 octobre.* — M. **Lethier,** Inspecteur Général de 2e classe, Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics, est nommé Membre de la Commission militaire supérieure des chemins de fer, en remplacement de M. **Holtz.**

*Arrêté du 22 octobre.* — M. **Le Chatelier** (Louis), Ingénieur en Chef de 2e classe, à Paris, est relevé, sur sa demande, des fonctions de secrétaire de la Commission des frais fixes.

*Arrêté du 28 octobre.* — M. **Corbeaux,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, attaché, à la résidence de Dunkerque, au service maritime du département du Nord, est chargé, à la résidence de Cam-

brai, des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Macaigne**, mis en congé, savoir :

1° Service ordinaire de l'arrondissement de Cambrai ;

2° Service de la Navigation entre la Belgique et Paris, — arrondissement de Cambrai ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gruson**, — 2e arrondissement (ligne d'Avesnes à Sars-Poterie).

*Arrêté du 4 novembre.* — M. **Lax**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 7e arrondissement d'Inspection générale, est chargé de la Direction du Contrôle des chemins de fer du Midi, en remplacement de M. **Lethier**, nommé Directeur des chemins de fer au Ministère des Travaux publics.

*Arrêté du 5 novembre.* — M. **Hamon** (Armand), Conducteur de 2e classe, faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire, attaché au service ordinaire du département de la Haute-Saône, au service du canal de Montbéliard à la Haute-Saône et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Bouvaist**, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Dinan, en remplacement de M. **Martin** décédé.

*Arrêté du 6 novembre.* — M. **de Basire**, nommé Inspecteur général de 2e classe par Décret du 5 novembre 1896, est chargé du 7e arrondissement d'Inspection, en remplacement de M. **Lax**, appelé à une autre destination.

*Idem.* — M. **Alexandre**, Ingénieur en Chef de 1re classe, Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, est nommé Secrétaire du Conseil Général, en remplacement de M. **de Basire**.

*Idem.* — M. **Perrin** (Antoine), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de l'Orne et d'un service de chemins de fer, est nommé Secrétaire de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, en remplacement de M. **Alexandre**.

*Idem.* — Les attributions des Ingénieurs en Chef des Ponts et Chaussées, secrétaires de section au Conseil Général des Ponts et Chaussées, sont réglées à nouveau ainsi qu'il suit :

M. **Juncker** : Navigation intérieure, rivières navigables et canaux ; pêche fluviale ;

*Arrêté du 11 novembre.* — Sont [illegible]mes; phares et fanaux; grade, pour prendre rang à d[illegible]mentales; travaux communieurs ordinaires de 3e class[illegible]

MM. **Chateau.**
**Cordier** (Gabriel).
**Viallefond,**
**Mascard,**
**Van Blaren'**

[illegible]ins de fer d'intérêt général : [illegible] du Nord; chemins de fer de l'Al- [illegible] — Chemins de fer d'intérêt local et [illegible]ons correspondantes. Service hydrau-

[illegible]ins de fer d'intérêt général : Réseaux de [illegible]ans, du Midi, de Paris à Lyon et à la Médi- [illegible] de l'Est. — Chemins de fer d'intérêt local et [illegible] des régions correspondantes.

*Arrêté* [illegible] remplira en outre les fonctions de Secrétaire-adjoint est acce[illegible] général des Ponts et Chaussées. Il suppléera le Secrénieur [illegible] d'empêchement et l'assistera toutes les fois que cela au s[illegible] pour la prompte expédition des affaires. de [illegible]

*Arrêté du 9 novembre.* — Le 5e arrondissement du service de la [illegible] de la navigation de la Loire, précédemment confié à **M. Florent,** Sous-Ingénieur des Ponts et Chaussées à Saumur, est supprimé.

La partie de la Loire comprise entre la limite du département d'Indre-et-Loire et le Bois d'Angers, qui formait la circonscription du 5e arrondissement, est rattachée au 6e arrondissement (M. **Robert,** Ingénieur ordinaire à Angers).

Par suite, les 6e et 7e arrondissements du service de la 3e section de la navigation de la Loire prennent respectivement les nos 5 et 6.

*Idem.* — M. **Lefolcalvez** (Gustave), Conducteur de 1re classe faisant fonctions d'Ingénieur ordinaire attaché, à la résidence de Châteaulin, au service ordinaire et maritime du département du Finistère, au service de la 2e section du canal de Nantes à Brest et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère,** est attaché, à la résidence de Saumur, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, — arrondissement de l'Est, en remplacement de M. **Florent,** mis en disponibilité pour raisons de santé.

M. **Lefolcalvez** continuera de remplir les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

## II. — CONDUCTEURS.

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

29 *octobre* 1896. — M. **Dugoujon** (Arthur), Commis, Concours de 1893, — n° 88, Gers, service des études et travaux du chemin de fer d'Eauze à Auch.

31 *octobre*. — M. **Fournier** (Léon), Commis, Concours de 1894, — n° 74, Allier, service municipal de la ville de Vichy.
Il sera considéré comme étant en service détaché.

5 *novembre*. — M. **Deprad** (Lazare), Commis, Concours de 1885, — n° 96, Var, service ordinaire.

### 2° SERVICE DÉTACHÉ.

3 *novembre* 1896. — M. **Janot** (Jean-Baptiste), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la ville de Bordeaux, est autorisé à entrer au service vicinal du département de la Gironde.
Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

### 3° DISPONIBILITÉ.

16 *octobre* 1896. — M. **Desvoyes** (Auguste), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Calvados, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

### 4° DÉMISSIONS.

5 *novembre* 1896. — Est acceptée la démission de M. **Davy** (Jules), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Loire-Inférieure, au service du canal maritime de la Basse-Loire.

5 *novembre* 1896. — Est acceptée la démission de M. **Haigneré** (Émile), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département du Pas-de-Calais.

5° DÉCISIONS DIVERSES.

28 *octobre* 1896. — M. **Genser** (Célestin), Conducteur principal attaché, dans le département de la Meuse, au service du canal de l'Est, — Branche Nord, est affecté, en outre, au service ordinaire du même département.

29 *octobre*. — M. **Diard** (Alphé), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département de la Charente-Inférieure, passe au service ordinaire du département du Calvados.

3 *novembre*. — M. **Raffy** (Basile), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Dordogne, au service des études et travaux du chemin de fer de Nontron à Sarlat, passe dans le département de la Charente, au service des études du chemin de fer de Confolens à la ligne de Civray au Blanc.

5 *novembre*. — M. **Loustalet** (Paul), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Gironde, au service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eynet, passe au service des études et travaux du chemin de fer de Cavignac à Bordeaux, même département.

*Idem*. — M. **Gromer** (Louis), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Aube, passe au service ordinaire du département de l'Yonne.

*Idem*. — M. **Dupond** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département du Pas-de-Calais, passe au service maritime du même département.

7 *novembre*. — M. **Lefort** (Eugène), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Oise, est affecté, en outre, au service du contrôle des travaux du chemin de fer de Trilport à La Ferté-Milon.

9 *novembre*. — M. **Léger** (Alphonse), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de Maine-et-Loire, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, passe, dans le département

de la Seine, au service de la 2e section de la navigation de la Seine.

10 *novembre.* — M. **Rollin** (Lucien), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Cantal, passe au service ordinaire du département de Seine-et-Oise.

12 *novembre.* — M. **Rouget** (Paul), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Loiret, au service de la 2e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de Saône-et-Loire, même service.

*Idem.* — M. **Roques** (Louis), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de Lot-et-Garonne, au service de la navigation du Lot, passe dans le département du Lot, même service.

*L'Éditeur-Gérant:* Ve Dunod et P. Vicq.

# LOIS

## (N° 269)

[7 juillet 1896]

*Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local de Lourches à Cambrai.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local, à voie de 1 mètre de largeur entre les bords intérieurs des rails, de Lourches à Cambrai.

Art. 2. — La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires à l'établissement de ladite ligne ne sont pas accomplies dans un délai de quatre ans à partir de la promulgation de la présente loi.

Art. 3. — Le département du Nord est autorisé à pourvoir à l'exécution de la ligne dont il s'agit, comme chemin de fer d'intérêt local, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions de la convention passée, le 7 décembre 1893, entre le préfet du Nord, d'une part, et la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, d'autre part, ainsi que du cahier des charges annexé à cette convention.

Des copies certifiées conformes de ces convention et cahier des charges resteront annexées à la présente loi.

Art. 4. — Pour l'application des dispositions des articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880, le maximum du capital de premier établissement du chemin de fer désigné à l'article 1er est fixé à la somme de cinquante-trois mille francs (53.000 francs) par kilo-

mètre, sans que la longueur à laquelle ce maximum s'applique puisse excéder vingt-quatre kilomètres cinq cents mètres (24km,500) et y compris les frais de constitution du capital-actions et d'émission des obligations, lesquels ne seront admis en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de six pour cent (6 0/0) du montant de ce capital.

Le maximum de la charge annuelle pouvant incomber au Trésor, à partir de la mise en exploitation de la ligne entière et jusqu'au 31 décembre 1950 au plus tard, est fixé à dix-huit mille trois cent quarante-sept francs (18.347 francs).

Cette charge annuelle, de même que son remboursement ultérieur, sera calculée d'après les bases fixées à la convention précitée du 7 décembre 1893 pour les frais d'exploitation, le capital de premier établissement et l'intérêt à servir à ce capital.

Art. 5. — Il est interdit à la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord d'engager son capital, directement ou indirectement, dans une opération autre que la construction ou l'exploitation des lignes qui lui sont concédées, sans autorisation préalable par décret délibéré en conseil d'État.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

## CONVENTION.

L'an mil huit cent quatre-vingt-treize et le sept décembre,

Entre les soussignés:

M. Vel-Durand, préfet du département du Nord, agissant au nom et pour le compte dudit département, en vertu:

1° De la loi du 10 août 1871;

2° De la loi du 11 juin 1880, sur les chemins de fer d'intérêt local;

3° Du décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique et approuvant le cahier des charges-type;

4° Du règlement d'administration publique, en date du 20 mars 1882

5° Des délibérations du conseil général, en date des 27 août 1891, 26 avril 1892, 22 août 1893;

D'une part:

Et MM. Edmond Caze et Édouard Empain, président et membre du conseil d'administration de la société anonyme des chemins de fer économiques du Nord, agissant au nom de ladite compagnie, en vertu de la délibération du conseil d'administration, en date du 15 mai 1893,

D'autre part:

Il a été convenu ce qui suit:

Art. 1er. — Le préfet du Nord concède à la Société des chemins de fer économiques du Nord, dont le siège est à Anzin (Nord), la construction et l'exploitation du chemin de fer d'intérêt local à voie unique de 1 mètre de largeur de Lourches à Cambrai par ou près Mastaing, Bouchain, Marquette, Wasnes-au-Bac, Thun-l'Évêque, Eswars, Ramillies, Morenchies, conformément aux avant-projets qui ont servi de base aux enquêtes d'utilité publique et aux projets définitifs à approuver ultérieurement.

Art. 2. — La compagnie exécutera et exploitera le chemin de fer qui fait l'objet de la présente convention, en se conformant aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Art. 3. — En cas d'insuffisance du produit brut annuel, « impôt déduit », de la ligne pour couvrir les dépenses d'exploitation et l'intérêt, amortissement compris, du capital de premier établissement tel qu'il est fixé ci-après, le département s'engage à subvenir au paiement de cette insuffisance, tant à l'aide de ses revenus propres ou de subventions communales et particulières, qu'à l'aide de la subvention de l'État, telle qu'elle est définie aux articles 13 et 14 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 4. — Quelle que soit l'insuffisance, le concessionnaire ne pourra prétendre recevoir du département, indépendamment de l'intervention de l'État, des communes et des particuliers, une somme annuelle supérieure à sept cent quarante francs (740 francs) par kilomètre.

Les subventions départementales ne seront payables que pendant une période prenant fin le trente et un décembre mille neuf cent cinquante (31 décembre 1950).

Le paiement des subventions, quelles qu'elles soient, sera d'ailleurs subordonné aux restrictions prévues par les deux derniers paragraphes de l'article 13 de la loi du 11 juin 1880. En aucun cas les subventions de l'État, du département et des communes ne pourront couvrir les insuffisances d'exploitation au-delà de sept cent cinquante francs (750 francs) par kilomètre.

Art. 5. — Pour les calculs auxquels donneront lieu les dispositions ci-dessus et l'application de la loi du 11 juin 1880, il est entendu :

1° Que le maximum du capital de premier établissement est fixé à cinquante-trois mille francs (53.000 francs) par kilomètre, y compris les dépenses relatives à la constitution du capital-actions et à l'émission des obligations qui ne seront admises en compte que jusqu'à concurrence d'un maximum de six pour cent (6 0/0) du capital ;

2° Que ce sera le montant effectif de ce capital de premier établissement qui servira au calcul de l'intérêt garanti à quatre quarante pour cent (4,40 0/0), amortissement compris, si ce montant effectif est égal ou inférieur au maximum fixé ci-dessus à cinquante-trois mille francs (53.000 francs) par kilomètre ;

Toutefois, le capital effectif de premier établissement sera augmenté :

*a*) D'une prime égale à la moitié des économies réalisées sur ce maximum pendant la construction ;

*b*) Des insuffisances constatées pendant la période assignée à la construction ;

*c*) Des sommes employées ultérieurement pour travaux et dépenses complémentaires. Ces dernières sommes ne pourront figurer dans le compte des subventions dues par l'État, que si les projets ont été préalablement à leur exécution, approuvés par décrets rendus en conseil d'État.

Il est bien entendu que, en aucun cas, ces augmentations ne pourront élever le capital garanti au-delà du maximum ci-dessus stipulé;

3° Que les frais d'entretien et d'exploitation, par an, seront comptés à leur montant réel, sans pouvoir dépasser un maximum fixé par kilomètre, à treize cents francs, augmentés de la moitié de la recette brute, impôts déduits $\left(1.300 + \frac{R}{2}\right)$, pour un service comportant au minimum par jour et dans chaque sens, trois trains, tant que la recette brute, par kilomètre et par an, ne dépassera pas quatre mille cinq cents francs (4.500 francs), quatre trains pour des recettes brutes kilométriques annuelles comprises entre quatre mille cinq cents (4.500) et six mille francs (6.000 francs), et ainsi de suite, à raison d'un train en sus pour chaque augmentation de recettes brutes par kilomètre et par an de quinze cents francs (1.500 francs).

Toutefois, si les dépenses réelles d'entretien et d'exploitation sont inférieures au maximum ci-dessus stipulé, elles seront augmentées de la moitié de la différence à titre de prime d'économie.

Le préfet du Nord pourra, le concessionnaire entendu, et avec l'adhésion de M. le Ministre des Travaux publics, exiger l'établissement d'un nombre de trains supérieur au nombre prévu par les alinéas précédents: en ce cas, il sera ajouté à la formule $1.300 + \frac{R}{2}$, pour constituer le maximum, une somme de soixante-dix centimes (0 fr. 70) par chaque train-kilomètre ainsi imposé;

4° Que la longueur de la ligne sera déterminée par un chainage continu, ayant pour extrémité les axes des bâtiments des voyageurs ou, à leur défaut, les axes des trottoirs à établir pour le service des voyageurs; mais sous la réserve expresse que les chiffres indiqués ci-dessus pour le calcul des subventions et du capital de premier établissement ne pourront être appliqués à une longueur supérieure à vingt-quatre kilomètres cinq cents mètres ($24^{km},500$).

Art. 6. — La subvention annuelle du département sera payée sur la production, par la société concessionnaire, des pièces justificatives des recettes et des dépenses établies dans les formes déterminées par le décret du 20 mars 1882. L'avance prévue par l'article 9 dudit décret sera versée par le département dans les deux mois qui suivront la fixation de ladite avance par le Ministre des Travaux publics.

En cas de retard apporté par l'État dans le paiement de la subvention qui lui incombe, le département n'encourra aucune responsabilité.

Art. 7. — Le remboursement des sommes payées au concessionnaire par le département et par l'État sera fait dans les conditions énoncées par l'article 15 de la loi du 11 juin 1880, mais sous les réserves suivantes: une partie du capital de premier établissement, fixé à quarante-cinq mille francs (45.000 francs) par kilomètre, n'aura droit qu'à un prélèvement de quatre francs quarante centimes (4 fr. 40) par an et seulement jusqu'à la fin de la période de soixante ans définie à l'article 4, ce capital de quarante-cinq mille francs (45.000 francs) devant être tenu pour amorti dans la période de soixante ans.

Le capital complémentaire aura droit pendant toute la durée de la concession au relèvement légal de six pour cent (6 0/0) par an.

Art. 8. — Les matériaux de construction de la ligne et le matériel roulant seront de provenance française, le personnel de l'exploitation sera de nationalité française, sauf les dispenses à accorder par le préfet dans certains cas particuliers.

Art. 9. — La présente convention ne deviendra définitive que lorsqu'elle aura été approuvée par une loi, et que l'État aura pris l'engagement de concourir au paiement de la garantie jusqu'à concurrence des maxima déterminés par l'article 13 de la loi du 11 juin 1880.

Art. 10. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention sont à la charge de la compagnie concessionnaire.

Fait double à Lille, les jour, mois et an que dessus.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le chemin de fer d'intérêt local qui fait l'objet du présent cahier des charges partira de Lourches pour Cambrai et passera par ou près Mastaing, Bouchain, Marquette, Wasnes-au-Bac, Thun-l'Évêque, Eswars, Ramillies, Morenchies. Le concessionnaire devra, après avoir obtenu l'autorisation nécessaire, relier le chemin de fer aux gares du chemin de fer de la compagnie du Nord à Lourches et à Cambrai.

Le concessionnaire établira dans les gares de jonction des moyens de transbordement commodes pour les voyageurs et les marchandises.

Art. 2. — Les travaux devront être commencés dans un délai d'une année à partir de la loi déclarative d'utilité publique. Ils seront pour-

suivis de telle façon que la ligne entière soit livrée à l'exploitation dans un délai de trois ans à dater de l'approbation du projet de tracé définitif.

. . . . . .

Art. 7. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre (1 mètre).

. . . . . .

Art. 9. — Le nombre et l'emplacement des stations ou haltes de voyageurs et des gares de marchandises seront arrêtés par le conseil général, sur les propositions du concessionnaire, après une enquête spéciale.

Il demeure toutefois entendu, dès à présent, que des stations ou haltes seront établies dans les localités indiquées ci-après :

Lourches, Mastaing, Bouchain, Marquette, Wasnes-au-Bac, Thun-l'Évêque, Eswars, Ramillies, Morenchies, Cambrai.

Les stations devront être pourvues de toutes les voies et de tous les bâtiments nécessaires pour assurer, dans de bonnes conditions, le service des voyageurs et des marchandises.

Si, pendant l'exploitation, de nouvelles stations, gares ou haltes, sont reconnues nécessaires, d'accord entre le département et le concessionnaire, il sera procédé à une enquête spéciale.

L'emplacement en sera définitivement arrêté par le conseil général, le concessionnaire entendu.

Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par le préfet, le concessionnaire entendu ; si la sécurité publique l'exige, le préfet pourra, pendant le cours de l'exploitation, prescrire l'établissement de nouvelles gares d'évitement, ainsi que l'augmentation des voies dans les stations et aux abords des stations.

Le concessionnaire sera tenu, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre au préfet les projets de détail de chaque gare, station ou halte, lesquels se composeront :

1° D'un plan à l'échelle d'un cinq-centième (1/500) indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle d'un centimètre (0m,01) par mètre;

3° D'un mémoire descriptif, dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

*Le reste comme au type* (*).

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 264.

# (N° 270)

[28 novembre 1896]

*Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Sever à Hagetmau.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement du chemin de fer de Saint-Sever à Hagetmau.

En conséquence, la concession de ce chemin de fer, faite à titre éventuel à la compagnie des chemins de fer du Midi, par la loi du 17 juillet 1886, est déclarée définitive dans les conditions prévues par la convention du 9 juin 1883, approuvée par la loi du 20 novembre suivant.

Art. 2. — Viendront en déduction des dépenses à la charge de l'État, pour l'établissement dudit chemin de fer, les subventions qui ont été ou seront offertes par le département ou les communes ou les propriétaires intéressés.

Art. 3. — Il est pris acte de l'offre faite par le Conseil général des Landes, dans sa délibération du 23 août 1894, de fournir à l'État une subvention égale à la totalité de la dépense d'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement de la ligne.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

# (N° 271)

[29 novembre 1896]

*Loi ayant pour objet de modifier l'article 1er de la loi du 28 juillet 1881, portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Nontron à Sarlat, avec embranchement d'Hautefort au Burg (Corrèze), sur la ligne de Limoges à Brive.*

Le Sénat et la Chambre des députés ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — L'article 1er de la loi du 28 juillet 1881 est modifié de la manière suivante :

« Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Nontron à Sarlat, passant par ou près Thiviers, Saint-Germain-des-Prés, Exideuil, Saint-Raphaël, Hautefort, Villac, Terrasson, Condat, Montignac et Saint-Geniès, avec embranchement d'Hautefort au Burg (Corrèze), sur la ligne de Limoges à Brive, passant par ou près Boiseuilh, Segonzac et Vars.

En conséquence, le raccordement de cette ligne avec celle de Périgueux à Brive, qui devait s'opérer vers Condat, se fera dans la direction de Terrasson. »

Art. 2. — Il est pris acte :

1° De l'engagement souscrit par le conseil général du département de la Dordogne, aux termes de sa délibération du 27 août 1895, de verser au Trésor, pour l'exécution de ce raccordement, une subvention de dix mille francs (10.000 francs) par kilomètre, applicable au doublement de la partie de la ligne de Périgueux à Brives entre Terrasson et Condat ;

2° De la délibération par laquelle le conseil municipal de Terrasson s'engage, au nom de cette ville, à contribuer pour cinquante mille francs (50.000 francs) à l'exécution du raccordement.

La présente loi, délibérée et adoptée par le Sénat et par la Chambre des députés, sera exécutée comme loi de l'État.

# DÉCRET

## (N° 272)

[1er décembre 1896]

*Décret déclarant d'utilité publique dans le département de la Haute-Savoie la construction d'une ligne de tramway entre Annecy et Thônes.*

Le Président de la République française,
Sur le rapport du ministre des travaux publics,

. . . . . .

Le conseil d'État entendu,
Décrète :

Art. 1er. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Haute-Savoie, suivant les dispositions générales du plan ci-dessus visé, d'une ligne de tramway à traction mécanique, destinée au transport des voyageurs et des marchandises entre Annecy (gare Paris-Lyon-Méditerranée) et Thônes, par Annecy-le-Vieux.

La présente déclaration d'utilité publique sera considérée comme nulle et non avenue, si les expropriations nécessaires pour l'exécution dudit tramway ne sont pas accomplies dans le délai de trois ans à partir de la date du présent décret.

Art. 2. — Le département de la Haute-Savoie est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la ligne de tramway dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément aux clauses et conditions du cahier des charges ci-dessus visé.

Art. 3. — Est approuvée la convention passée, le 27 novembre 1896, entre le préfet de la Haute-Savoie, au nom du département, et M. Joseph Barut, pour la concession du tramway susmentionné, conformément aux conditions du cahier des charges annexé à cette convention.

Ladite convention, ainsi que le cahier des charges et le plan d'ensemble ci-dessus visés, resteront annexés au présent décret.

CONVENTION.

L'an 1896, le 27 novembre, entre les soussignés:

M. Masclet, préfet du département de la Haute-Savoie, chevalier de la Légion d'honneur, agissant pour le compte du département, en vertu des délibérations du conseil général des 24 août 1894, 23 avril 1895 et 23 août 1895, et de la délibération, en date du 4 juillet 1896, de la commission départementale déléguée à cet effet,

D'une part;

Et M. Barut (Joseph), industriel, domicilié à Annecy,

D'autre part;

Il a été convenu et arrêté ce qui suit:

Art. 1er. — Le préfet de la Haute-Savoie, au nom du département concède à M. Barut, qui accepte, la construction et l'exploitation, pour une durée de soixante-quinze ans, d'un tramway à traction mécanique pour le transport des voyageurs et des marchandises, allant d'Annecy (gare Paris-Lyon-Méditerranée) à Thônes par Annecy-le-Vieux.

Art. 2. — Cette concession qui n'aura d'effet qu'en vertu du décret à intervenir approuvant la présente convention, est faite sans subvention ni garantie d'intérêt.

Toutefois, les travaux nécessaires pour porter la largeur des voies de communication empruntées à 6 mètres en rase campagne seront exécutés par les soins et aux frais du département, M. Barut s'engageant seulement à concourir à la dépense de ces travaux pour la somme à forfait de 60.000 francs qui devra être versée au compte du département, à la caisse du trésorier-payeur général de la Haute-Savoie, à première réquisition et au plus tard dix jours après la date du décret ci-dessus prévu.

La présente concession est consentie conformément à la loi du 11 juin 1880 et au décret du 6 août 1881, portant règlement d'administration publique pour l'exécution de l'article 38 de cette loi, et aux conditions spéciales stipulées dans le cahier des charges de la concession. M. Barut est, en conséquence, assujetti envers le département à toutes les obligations imposées par le cahier des charges, lequel est conforme au cahier des charges type annexé au décret du 6 août 1881, sauf les modifications ou suppressions suivantes:

Art. modifiés : 6, 11, 23, 27, 29 et 34.

Art. supprimé: 7.

Art. 3. — Dans un délai de six mois à partir de la déclaration d'utilité publique, le concessionnaire devra constituer une société anonyme qui se substituera à lui pour l'exécution de tous ses engagements.

Cette substitution devra être approuvée par un décret délibéré en conseil d'État, suivant les dispositions de l'article 10 de la loi du 11 juin 1880

Art. 4. — A partir de la troisième année d'exploitation, le concessionnaire devra prélever annuellement sur les recettes brutes une somme de 100 francs par kilomètre, destinée à former un fonds de réserve pour faire face au renouvellement de la voie et du matériel.

Il déposera, au fur et à mesure, ces prélèvements annuels dans une caisse agréée par le département, jusqu'à ce que le total atteigne la somme de 1.000 francs par kilomètre.

Ce fonds restera sa propriété, et il en touchera les revenus ; mais il n'y pourra puiser qu'avec l'autorisation du préfet, sur l'avis du service du contrôle, et seulement pour les réparations à effectuer à la voie ou au matériel ; en ce cas, il sera tenu de le rétablir dans son intégralité par de nouveaux versements effectués dans les mêmes formes.

Ce fonds de réserve reviendra au concessionnaire en fin de concession, sauf les prélèvements qui auront pu y être faits pour remettre les lignes et leur matériel en bon état d'entretien, conformément à l'article 17 du cahier des charges.

Art. 5. — Avant la mise en exploitation de la ligne qui fait l'objet de la présente convention, M. Barut versera la somme de 36.000 francs dans une caisse agréée par le département, à titre de fonds de réserve, spécial et distinct de celui prévu à l'article 4 ci-dessus.

Toutes les fois que la recette brute annuelle totale excédera la somme de 240.000 francs, non compris l'impôt dû à l'État, l'excédent sera versé audit fonds de réserve spécial.

Ce fonds de réserve, dont la formation se continuera pendant toute la durée de la concession, sera à la disposition du département pour subventionner éventuellement la concession d'un tramway d'Annecy à Seyssel, pour laquelle un droit de préférence, à égalité de conditions offertes, appartiendra à M. Barut pendant toute la durée de la concession du tramway d'Annecy à Thônes.

Tant que ce fonds de réserve n'aura pas été employé par le département, comme il vient d'être dit, les revenus en seront touchés par M. Barut ; s'il demeure disponible au jour où expirera la concession du tramway d'Annecy à Thônes, il redeviendra, ce jour-là, la propriété dudit M. Barut, sauf les 36.000 francs versés dès le début et qui demeureront la propriété du département.

---

## CAHIER DES CHARGES.

### TITRE I.

#### TRACÉ ET CONSTRUCTION.

Art. 1er. — Le tramway qui fait l'objet du présent cahier des charges est destiné au transport des voyageurs et des marchandises.

La traction aura lieu par locomotives à vapeur ou par traction mécanique de tout autre système approuvé par l'administration.

Art. 2. — Le tramway suivra l'itinéraire suivant et empruntera les voies publiques ci-après désignées :

D'Annecy à Thônes par ou près Annecy-le-Vieux, en suivant la rue Vaugelas, la rue des Archives et le chemin d'intérêt commun n° 2 rectifié, jusqu'à sa rencontre avec le chemin de grande communication n° 1, puis ce dernier chemin jusqu'à Thônes.

. . . . . .

Art. 4. — La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de 1 mètre.

La largeur des locomotives et des caisses de véhicules, ainsi que de leur chargement, ne dépassera pas 2m,10, et la largeur du matériel roulant, y compris toutes saillies, notamment celle des marchepieds latéraux, restera inférieure à 2m,10 ; la hauteur du matériel roulant au-dessus des rails sera au plus de 3m,75.

Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entre-voie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de 1m,60.

. . . . . .

Art. 11. — Les voitures devront s'arrêter pour prendre ou laisser des voyageurs aux stations et haltes.

Les stations comprendront des bâtiments, quais et voies d'évitement pour voyageurs et marchandises à grande et à petite vitesse.

Certaines d'entre elles pourront être affectées seulement au service de la grande vitesse.

Les haltes pourront ne pas comprendre de constructions spéciales ; mais le concessionnaire sera tenu d'y mettre à la disposition des voyageurs, à proximité de la voie, un local pouvant servir d'abri.

Le nombre et l'emplacement des gares, stations et haltes seront arrêtés lors de l'approbation des projets définitifs. Il est toutefois entendu dès à présent qu'il sera établi des stations ou des haltes pour le service des voyageurs, suivant les indications ci-après :

Annecy, Dingy, Thônes, Vignières, Annecy-le-Vieux, Sur-les-Bois, Alex, Morettes.

Indépendamment des gares, stations et haltes, le préfet pourra fixer, le concessionnaire entendu, certaines sections du parcours où les trains devront s'arrêter à pleine voie pour prendre ou laisser des voyageurs, à la demande de ceux-ci.

*Le reste comme au type* (*).

---

(*) Voir le type, *Ann.* 1882, p. 292, et *Journal officiel* du 3 décembre 1896.

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 273)

[6 décembre 1895]

*Cours d'eau non navigables. — Pouvoirs des préfets. — Élargissement du lit du cours d'eau. — Expropriation nécessaire.* — (Sieur Gauchet.)

*Un préfet excède ses pouvoirs en prescrivant à un riverain d'un cours d'eau non navigable d'exécuter des travaux qui constituent, non un curage à vieux bords, mais un élargissement devant entraîner la destruction d'ouvrages anciens et l'enlèvement d'une partie de la propriété riveraine. Il ne pouvait être procédé à cet élargissement qu'au moyen d'une expropriation* (*).

Considérant qu'il résulte de l'instruction que le lit du ruisseau le Filleux a, dans la traversée de la ville de Nantes, des largeurs variables et qu'il est délimité sur plusieurs points par des ouvrages anciens appartenant aux riverains;

Considérant que, par l'arrêté susvisé, le préfet a prescrit au sieur Gauchet de démolir l'aqueduc de 0m,50 de débouché qui constitue le lit du ruisseau au droit de sa propriété et de lui donner une largeur minimum de 3 mètres ; que les travaux prescrits constituaient, non un curage à vieux bords, mais un élargissement qui devait entraîner la destruction d'ouvrages anciens et l'enlèvement d'une partie de la propriété riveraine ; que, dans ces circonstances, il ne pouvait être procédé à cet élargissement qu'au moyen d'une expropriation ; que, par suite, l'arrêté attaqué est entaché d'excès de pouvoir... (L'arrêté du préfet de la Loire-Inférieure est annulé.)

---

(*) Voy., 6 mars 1869, Mauduit de Fay, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 208 ; — Tribunal des conflits, 19 mai 1876, Ancel, p. 452.

# (N° 274)

[6 décembre 1895]

*Travaux publics communaux. — Dommages causés aux propriétés. — Dépréciation causée à un immeuble bâti par le fonctionnement d'une usine destinée à élever les eaux sur les hauteurs de Montmartre et notamment par le bruit et la trépidation causés de jour et de nuit par les machines. — Indemnité allouée en tenant compte de tous les éléments de préjudice, y compris les intérêts jusqu'à la décision, réserve faite, toutefois, de certains dommages dont la constatation par les experts a été impossible.* — (Sieur Duhamel.)

*Procédure. — Notification des arrêtés des conseils de préfecture. Instance entre une ville et un particulier. Exploit d'huissier nécessaire. — Dans une instance engagée entre un particulier et une commune la notification de l'arrêté du conseil de préfecture doit être effectuée par exploit d'huissier pour faire courir les délais d'appel au conseil d'État. — En conséquence, une notification, opérée au nom de la ville de Paris par le maire de l'un des arrondissements de cette ville, n'a pu faire courir le délai de deux mois imparti pour former un pourvoi devant le conseil d'État* (*).

*Frais d'expertise et honoraires de l'expert d'une partie mise indûment en cause, mis à la charge de celui qui a indûment mis en cause cette partie.*

SUR LA FIN DE NON-RECEVOIR *opposée par la Ville de Paris :* — Considérant que la Ville de Paris soutient que, l'arrêté ayant été notifié au sieur Duhamel le 10 août 1891, son pourvoi enregistré le 14 octobre suivant serait irrecevable, comme tardivement présenté ;

Mais, considérant que c'est par le maire du X^e^ arrondissement qu'une notification a été faite au sieur Duhamel ; qu'il résulte de l'article 51 de la loi du 22 juillet 1889 que, sauf dans les cas où l'instance a été engagée par l'État ou contre lui et où le considérant de préfecture a prononcé en matière répressive, la notification doit être faite par exploit d'huissier ; que, dès lors, la notification faite au sieur Duhamel a été irrégulière et n'a pu servir de point de départ au délai de recours ;

(*) Rap. 20 juin 1890, Commune de Méru, *Arr. du C. d'Ét*, p. 591.

Au fond : — Considérant que la Ville de Paris avait établi dans l'immeuble contigu à celui du sieur Duhamel une usine destinée à élever les eaux sur les hauteurs de Montmartre ; qu'il résulte de l'instruction et de l'avis unanime des experts que le voisinage de cette usine et notamment le bruit et la trépidation causés de jour et de nuit par les machines ont amené une dépréciation de l'immeuble du requérant ;

Considérant que, l'usine ayant cessé de fonctionner le 30 janvier 1890, il sera fait une équitable appréciation de l'indemnité due au requérant en la fixant à la somme totale de 3.000 francs, dans laquelle il est tenu compte de tous les éléments du préjudice qui lui a été causé, y compris les intérêts jusqu'à la date de la présente décision, réserve faite des dommages qui ont pu être causés au mur mitoyen et dont la constatation par les experts a été impossible... (L'arrêté du conseil de préfecture est annulé. La Ville de Paris paiera au sieur Duhamel une indemnité de 3.000 francs, ladite somme devant porter intérêt à partir de la date de la présente décision. Les dépens et les frais d'expertise seront supportés par la Ville de Paris, sauf les frais et honoraires de l'expert de la Compagnie des Eaux, lesquels sont mis à la charge du sieur Duhamel, qui a appelé indûment en cause ladite Compagnie devant le conseil de préfecture.)

---

# (N° 275)

[6 décembre 1895]

*Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Dépôt de matériaux sur le quai d'un port. — Matériaux n'ayant pas été déchargés sur le quai pour le compte des individus contre qui le procès-verbal a été dressé. — Relaxe.* — (Sieurs Galinier.)

Considérant qu'il résulte de l'instruction, et qu'il est reconnu par l'administration, que les matériaux dont le dépôt sur un des quais du port de Marseille a donné lieu au procès-verbal et à l'arrêté susvisé n'ont pas été débarqués et déposés pour le compte des sieurs Galinier ; que, dès lors, c'est à tort que le conseil de préfecture a condamné les requérants à 50 francs d'amende et aux frais du procès-verbal, et qu'il y a lieu de les décharger de

la condamnation prononcée contre eux... (Arrêté annulé. Les sieurs Galinier sont renvoyés des fins du procès-verbal dressé contre eux.)

---

# (N° 276)

[6 décembre 1895]

*Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Fouilles pratiquées à une distance de la voie inférieure à celle prévue par les règlements. — Contravention. — Condamnation à l'amende, à la suppression des excavations et aux frais du procès-verbal.* — (Sieur Rauffet.)

*Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté. — Simple visa des dispositions législatives appliquées. — Doit être annulé en la forme un arrêté dans lequel le conseil de préfecture, statuant en matière répressive, s'est borné à viser, au lieu de les rapporter textuellement, les dispositions législatives dont il faisait application.*

Considérant que, d'après l'article 48 de la loi du 22 juillet 1889, lorsque le conseil de préfecture statue en matière répressive, les dispositions législatives dont il fait l'application doivent être textuellement rapportées ;

Considérant que le conseil de préfecture s'est borné dans l'arrêté attaqué à viser, sans les rapporter textuellement, les dispositions législatives dont il faisait l'application ; que, par suite, cet arrêté doit être annulé pour vice de forme ;

Mais considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer immédiatement au fond ;

Au fond :

Considérant qu'aux termes du § 1er de l'article 9 du décret du 12 février 1892, portant règlement pour les carrières du département de Tarn-et-Garonne, applicable aux chemins de fer, en vertu de l'article 3 de la loi du 15 juillet 1845, les bords des fouilles ou excavations sont établis et tenus à une distance horizontale de 10 mètres au moins des routes ou chemins ; que les contraventions à ces dispositions sont punies, d'après l'article 11 de la loi du 15 juillet 1845, d'une amende de 16 à 300 francs et de la suppression des excavations illégalement faites ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal ci-dessus visé que le

sieur Rauffet a pratiqué des fouilles à moins de 10 mètres du chemin de fer de Bordeaux à Cette ; qu'ainsi il a commis une contravention à l'article 9 du décret du 12 février 1892 ; que, par suite, il y a lieu de condamner le requérant à 16 francs d'amende, à la suppression des excavations et aux frais du procès-verbal... (L'arrêté du conseil de préfecture est annulé. Le sieur Rauffet est condamné à 16 francs d'amende et à la suppression dans une largeur de 10 mètres, à partir du pied du talus de remblai du chemin de fer, des excavations pratiquées par lui aux abords de la ligne de Bordeaux à Cette. Le sieur Rauffet est condamné aux frais du procès-verbal.)

---

# (N° 277)

[16 décembre 1893]

*Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Legrand.)

*Déblais. — Art. 98 du devis. — En présence d'une clause portant qu'il ne sera fait aucune classification des déblais en cours d'exécution, et que les prix alloués pour les déblais de la plate-forme sont des prix moyens, qui resteront toujours applicables aux tranchées auxquelles ils se rapportent, quelle que soit la nature des déblais à exécuter; que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement avant l'adjudication, des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison de la difficulté exceptionnelle des déblais exécutés (I)* (*).

*— Les déblais du fossé faisant corps avec la plate-forme de la voie doivent être payés au prix fixé pour les déblais de cette plate-forme (II).*

*— Les déblais de maçonneries doivent être payés au prix fixé pour les déblais de la plate-forme et non au prix du déblai de fondation (III).*

*— Fouilles de fondation poussées à la profondeur nécessitée par la nature des terrains rencontrés; pas d'indemnité (X).*

---

(*) Voy., 27 janvier 1893, Perrichont, *Ann.* 1893, p. 1217.

*Transports. — Liberté réservée à l'entrepreneur pour les effectuer; aucun obstacle apporté à cette liberté : pas d'indemnité (V).*

*Travail compris dans un autre. — Le prix du bordereau pour déblais et transports en remblais comprend la charge, le transport et le déchargement (VI); — pour les maçonneries, les dépenses tendant à les garantir pendant l'exécution (VIII); — pour les fouilles de fondation les dépenses de blindage (X).*

I. *Sur le 2e chef :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il n'a pas été rencontré de déblais d'une nature autre que celles prévues au marché et que, en présence des dispositions de l'article 98 du devis qui stipule expressément que « les prix fixés pour les déblais sont des prix moyens qui resteront toujours applicables aux tranchées auxquelles ils se rapportent, quelle que soit la nature des déblais à exécuter à la pioche, au pic, à la pince ou à la poudre », l'entrepreneur n'était pas recevable à réclamer une indemnité à raison des difficultés qu'ont pu présenter diverses tranchées; qu'il y a lieu dès lors, faisant droit aux conclusions du ministre, de retrancher la plus-value de 75.608 fr. 50 allouée à tort par le conseil de préfecture et de rejeter les conclusions du recours incident;

II. *Sur le 3e chef*, § 3 :

Considérant que le fossé sur lequel porte la contestation et qui est destiné à recevoir les eaux d'un ruisseau d'irrigation coupé par la ligne fait corps avec la plate-forme du chemin de fer; que, par suite, ses déblais, dont le volume a d'ailleurs été compris à l'avant-métré accepté par l'entrepreneur dans le cube des déblais de la tranchée n° 21, doivent être payés au prix n° 1 du bordereau qui s'applique aux déblais pour l'établissement de la plate-forme et non au prix n° 4 applicable aux déblais pour déviations de cours d'eau extérieures à la voie ; que le ministre est donc fondé à demander la réformation de l'arrêté attaqué qui a compté le prix n° 4 au lieu du prix n° 1 porté au décompte et le retranchement de la plus-value de 2.888 fr. 62 allouée de ce chef;

III. *Sur le 25e chef :*

Considérant qu'il n'est pas contesté que l'exécution des profils en travers des tranchées dont les talus ont été revêtus de perrés maçonnés comportait l'élargissement de la fouille nécessaire pour loger ces maçonneries; que ces profils remis à l'entrepreneur avant le commencement des travaux ont servi à établir l'avant-métré, lequel comprend le cube de la fouille d'élargissement dans le volume des déblais des tranchées devant être payés au

prix n° 1 d'après le devis estimatif, et que l'avant-métré a été accepté par l'entrepreneur; que, dans ces circonstances, c'est à tort que le conseil de préfecture a décidé que les déblais de la fouille d'élargissement devaient être payés non au prix des déblais de la plate-forme, mais au prix des déblais de fouilles de fondations et qu'il a alloué de ce chef une plus-value de 5.481 fr. 03 à l'entrepreneur;

IV. *Sur le 16e chef :*

Considérant que l'article 18 du devis porte que les corps des parapets de tous les ouvrages seront exécutés en maçonneries de moellons tétués...; que le sieur Legrand ne justifie d'aucun ordre lui ayant prescrit un changement aux dispositions de l'article 18 en ce qui concerne les parapets...

V. *Sur le 5e chef*, § 3 :

Considérant que l'article 99, § 2, du devis dispose que l'entrepreneur sera libre d'exécuter les transports suivant le mode qui lui conviendra, mais que les distances et le mode de transport prévus à l'avant-métré resteront la base du décompte définitif;

Considérant que le sieur Legrand ne justifie d'aucun ordre ni d'aucun fait imputable à l'administration ayant pu avoir pour conséquence d'obliger l'entreprise à organiser ses chantiers d'une façon anormale ou de gêner la liberté que lui réserve le marché; qu'il suit de là que l'État ne lui doit que les transports prévus à l'avant-métré, et que c'est à tort que le conseil de préfecture lui a tenu compte d'un allongement de parcours pour le transport de certains déblais; qu'il y a donc lieu de supprimer l'indemnité de 3.183 fr. 39 allouée de ce chef;

VI. Sur les conclusions du recours incident : *En ce qui concerne le deuxième paragraphe du 5e chef :*

Considérant que le sieur Legrand demande, pour les déblais transportés en remblais au tombereau à une distance moyenne de 190 mètres, un prix de 1 fr. 02 par mètre cube qu'il compose en combinant les prix nos 12, 14 et 15;

Mais considérant que le bordereau contient un prix spécial n° 9 de 0 fr. 85 par mètre cube pour déblais transportés en remblais à la distance réduite de 190 mètres et que le libellé même de ce prix indique qu'il comprend la charge, le transport et le déchargement; que, dès lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a décidé que ce prix devait être seul appliqué;

VII. *En ce qui concerne le 1er chef :* — ... (Refus légitime de payer des travaux non effectués);

VIII. *En ce qui concerne le 6e chef :*

Considérant que l'article 57 du chapitre IV du cahier des charges indique les précautions à prendre par l'entrepreneur pour garantir les maçonneries pendant la période d'établissement des remblais, et que l'article 97, dernier alinéa, dispose que les mains-d'œuvre et faux frais de toutes natures pour exécuter le travail, suivant les prescriptions du chapitre IV, sont à la charge de l'entreprise ; que, si le sieur Legrand a, avec l'agrément de l'administration, substitué un autre mode de protection des ouvrages à celui que prévoyait le marché, cette circonstance n'est pas de nature à ouvrir en sa faveur droit à une indemnité ;

IX. *En ce qui concerne le 15e chef :* — ... (Rejointoiements non exécutés.)

X. *En ce qui concerne les 18e et 19e chefs :*

Considérant que le prix n° 37 du bordereau rémunère, d'après son libellé même, la fouille des fondations des ouvrages d'art à toutes profondeurs et dans les terrains de toutes natures ; que, si la fouille de certains ouvrages a dû être poussée à une profondeur supérieure à celle cotée sur les dessins du projet joint au dossier de l'adjudication, cette circonstance n'est pas de nature à ouvrir un droit à plus-value au profit de l'entrepreneur ; qu'en effet la profondeur des fouilles devait être fixée au moment de l'exécution, d'après la nature des terrains rencontrés, et qu'il résulte de l'instruction que les fouilles n'ont pas atteint, en fait, une profondeur supérieure à celle qui pouvait avoir été prévue ;

Considérant, d'autre part, qu'aux termes de l'article 103 du devis, les blindages des fouilles étaient à la charge de l'entrepreneur auquel il ne devait être rien compté pour les cubes extraits hors des dimensions indiquées par les ingénieurs ; que, dès lors, l'Administration ne saurait être tenue de payer d'indemnité à l'entrepreneur en raison d'éboulements que ce dernier aurait pu éviter par des blindages même dans les fouilles verticales ; qu'il résulte de ce qui précède que les conclusions du recours incident sur les 18e et 19e chefs doivent être rejetées ;

*Sur les intérêts des intérêts :*

(Les indemnités de 75.608 fr. 50, 2.888 fr. 62, 3.183 fr. 39, 2.407 fr. 18 et 5.481 fr. 03 allouées sous les chefs 2, 3, § 3, 5, § 3, 16 et 25 sont supprimées ; l'indemnité allouée sous le chef n° 48 est portée de 8.105 fr. 11 à 10.509 fr. 26. En conséquence, la somme que l'État a été condamné à payer au sieur Legrand par l'arrêté du conseil de préfecture est réduite de 106.125 fr. 16 à 18.960 fr. 59. Les frais du constat ordonné par l'arrêté du conseil de préfecture

du 24 avril 1885 sont mis à la charge du sieur Legrand ; ceux de l'expertise seront supportés moitié par l'État et moitié par le sieur Legrand. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les intérêts des sommes dues par l'État au sieur Legrand à la date du 10 novembre 1893 capitalisés pour produire eux-mêmes intérêts à partir de cette date. Surplus des conclusions du ministre et de celles du recours incident rejeté.)

---

# (N° 278)

[13 décembre 1895]

*Travaux publics communaux. — Chemins stratégiques. — Malfaçons. — Responsabilité de l'entrepreneur.* — (Ville de Besançon contre sieur Pignot.)

*L'entrepreneur d'un chemin stratégique, exécuté sous les ordres du service vicinal du département, agissant pour le compte de l'autorité militaire, n'est pas responsable des éboulements survenus dans l'ouvrage, alors que ce travail a été reçu définitivement, et que la ville a accepté ledit chemin dans son réseau, sans aucune réclamation ni réserve.*

*Procédure. — Lorsqu'une ordonnance de soit-communiqué a été, par suite d'une confusion de noms, signifiée aux héritiers d'un frère de l'entrepreneur en cause, celui-ci qui a reçu la signification à titre d'héritier de son frère ne peut pas prétexter de l'ignorance du pourvoi, pour demander la nullité de la procédure.*

..... Considérant qu'il résulte de l'instruction que, si l'ordonnance de soit-communiqué rendue par le président de la section du contentieux, le 20 juin 1893 a été signifiée aux héritiers d'un frère de l'entrepreneur, le sieur Denis-Sylvain Pignot, qui n'avait pas été partie dans l'instance, le sieur Sylvain Pignot n'est pas fondé à se prévaloir de cette erreur pour soutenir que la Ville a encouru la déchéance prononcée par l'article 3 du décret du 2 novembre 1864 ; qu'en effet, se trouvant compris au nombre des héritiers de Denis-Sylvain Pignot, auxquels l'ordonnance de soit-communiqué a été signifiée, il ne peut en ce qui le concerne prétexter cause d'ignorance du pourvoi formé par la Ville ; que, si cette dernière, reconnaissant l'erreur commise au regard des

autres héritiers, a introduit un second pourvoi contre son entrepreneur seul, sous le n° 82.965, ce pourvoi faisant double emploi avec le premier, il n'y a lieu d'y statuer;

Considérant que c'est à bon droit que les héritiers du sieur Denis-Sylvain Pignot, autres que le sieur Sylvain Pignot, demandent leur mise hors de cause et qu'il y a lieu de la prononcer en leur allouant leurs dépens contre la ville de Besançon.

Considérant qu'il résulte du rapport d'expertise et qu'il n'est pas contesté que le chemin stratégique vicinal n° 9 a été construit par l'entrepreneur Pignot, sous les ordres des agents voyers qui en ont dirigé et surveillé l'exécution ; qu'à la suite de la réception des travaux et de la remise du chemin à la Ville, celle-ci a fait procéder aux travaux de réfection des éboulements qui se sont produits et que, dans ces circonstances, elle n'est pas fondée à en faire supporter la responsabilité par l'entrepreneur ; que c'est à bon droit que le conseil de préfecture, par l'arrêté attaqué, a rejeté les réclamations de la Ville de Besançon... (Le sieur Sylvain Pignot père, la dame Antoinette Arnaud, son épouse, le sieur Jean Pignot sont mis hors de cause. Il n'y a lieu de statuer sur le pourvoi enregistré sous le n° 82.965. La requête de la Ville de Besançon est rejetée, ainsi que le surplus des conclusions des autres parties. Tous les dépens sont mis à la charge de la Ville de Besançon.)

---

# (N° 279)

[13 décembre 1895]

*Travaux publics communaux. — Rues et places. — Dommages.* — (Ville de Toulouse contre sieur Lo.)

*Dommages causés aux immeubles riverains d'un égout, par suite d'inondations périodiques résultant du débouché insuffisant de cet ouvrage : indemnité allouée pour dépréciation définitive, la Ville ne justifiant d'aucun projet permettant de considérer qu'il sera remédié à l'état de choses existant.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que, par suite du débouché insuffisant des égouts de la Ville de Toulouse, les immeubles appartenant au sieur Lo se trouvent périodiquement inondés et qu'il lui est dû réparation de ce dommage; qu'à la

vérité la Ville soutient que le dommage ainsi causé n'est pas définitif, mais qu'elle ne justifie d'aucun projet permettant de considérer qu'il sera remédié à l'état de choses existant, qu'elle se borne à cet égard à de simples allégations ;

Considérant que, dans ces circonstances, c'est à bon droit que par l'arrêté attaqué le conseil de préfecture a alloué au sieur Lo deux indemnités, l'une de 15.040 francs avec intérêts pour les dommages déjà éprouvés, l'autre de 20.000 francs pour dépréciation définitive... (Rejet avec dépens.)

---

# (N° 280)

[13 décembre 1895]

*Voirie (Grande). — Routes nationales. — Pose des fils électriques au-dessus de la voie sans autorisation. — Contravention. — Compétence.* — (Sieur Margueritat.)

*Le fait de poser sans autorisation des fils électriques au-dessus du sol d'une route nationale constitue une contravention de grande voirie, prévue et réprimée par le conseil de préfecture en vertu de l'arrêt du conseil du roi du 27 février 1765. Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal* (*).

*Recours incident. — Non-recevabilité. — Le ministre n'est pas recevable à demander le relèvement de l'amende prononcée en première instance, par la voie d'un recours incident. — Il ne peut agir qu'au moyen d'un recours principal formé dans les deux mois de l'arrêté du conseil de préfecture.*

Considérant qu'il résulte du procès-verbal du 27 décembre 1893 et qu'il n'est pas contesté que le sieur Margueritat a fait établir sans autorisation au-dessus de la route nationale n° 76 dans la traverse de Bourges des fils destinés à l'éclairage électrique ; que ce fait constitue une contravention de grande voirie tombant sous l'application des lois et règlements susvisés, notamment de l'arrêt du conseil du roi du 27 février 1765, qui interdit toutes choses saillantes le long des routes et qui prévoit, d'une part, la démolition desdits ouvrages et, d'autre part, une amende de 300 livres,

(*) Voy. 3 juin 1893, *Ann.* 1894, Margueritat, p. 200.

laquelle peut, en vertu de la loi du 23 mars 1842, être réduite jusqu'à 16 francs; que, par suite, c'est avec raison que le conseil de préfecture a condamné le sieur Margueritat à une amende, à l'enlèvement des fils indûment posés et aux frais du procès-verbal;

*Sur le recours incident du ministre:*

Considérant que le ministre des Travaux publics ne pouvait demander le relèvement de l'amende prononcée contre le sieur Margueritat que par la voie du recours principal introduit dans les deux mois de l'arrêté attaqué et que, en dehors de ce délai, il ne pouvait se pourvoir que dans l'intérêt de la loi; qu'il suit de là que le recours incident du ministre, formé plus de deux mois après l'arrêté attaqué, n'est pas recevable... (Rejet.)

---

# (N° 281)

[20 décembre 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Infiltration. —*
(Commune de Saint-Georges-d'Hurtières et sieur Gérard.)

*Responsabilité. — Mise en cause. — Le fait que les travaux dommageables ont été dirigés par les ingénieurs de l'État n'a pas pour effet de rendre celui-ci responsable des dommages alors que les travaux intéressaient uniquement les communes pour le compte desquelles ont été exécutés les travaux: l'État est, par suite, mis hors de cause.* (*Commune de Saint-Georges-d'Hurtières*, 1re *esp.*)

*Procédure. — Tierce-expertise. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, en cas de désaccord des experts, il ne peut plus être ordonné de tierce-expertise, alors même que, l'instance ayant été engagée avant cette loi, une expertise aurait été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807; en conséquence, sont annulés l'arrêté qui a ordonné une tierce-expertise en 1890 et l'arrêté qui a statué au fond sur le vu de cette expertise.* (*Commune de Saint-Georges-d'Hurtières*, 1re *esp.*) (*)

*Dépens. — Est condamnée aux dépens la partie qui concluait au maintien d'un arrêté qui a ordonné irrégulièrement une tierce-expertise et de l'arrêté qui avait statué au fond.* (*El. de Saint-Georges-d'Hurtières*, 1re *esp.*)

---

(*) Voy. 20 avril 1894, Vallée Manson, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 278.

*Frais d'expertise mis à la charge de l'État qui n'avait fait aucune offre régulière d'indemnité.* (*Gérard*, 2e *esp.*)

*Inondations pendant plusieurs mois, chaque année, des caves d'une maison, causées par les infiltrations du réservoir de Bouzey construit par l'État : indemnité allouée.* (*Gérard*, 2e *esp.*)

1re ESP. — *Commune de Saint-Georges-d'Hurtières.*

SUR LES CONCLUSIONS *tendant à faire mettre l'État en cause :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que l'État n'était pas intéressé aux travaux et que ces travaux ont été exécutés entièrement pour le compte des communes ; qu'ainsi c'est à bon droit que le conseil de préfecture a mis l'État hors de cause par l'arrêté attaqué du 18 juillet 1891 ;

AU FOND : — Considérant que l'article 56 de la loi du 16 septembre 1807, relatif à la tierce-expertise ayant été abrogé par la loi ci-dessus visée du 22 juillet 1889, il ne pouvait appartenir au conseil de préfecture dans son arrêté du 26 décembre 1890, intervenu dans l'instance engagée contre la dame Goutre et consorts et la commune de Saint-Georges-d'Hurtières, d'ordonner, en présence du désaccord des premiers experts, une tierce-expertise ; qu'ainsi il y a lieu d'annuler de ce chef cet arrêté et celui du 18 juillet 1891, en tant qu'il a évalué le montant des dommages réclamés par la dame Goutre et consorts et mis hors de cause, sur le vu de la tierce-expertise, la commune de Saint-Alban ;

Considérant, en outre, que la commune de Saint-Georges-d'Hurtières demande devant le conseil d'État que les parties soient renvoyées devant le conseil de préfecture pour y être statué ce qu'il appartiendra après une application de l'article 13, § 2, de la loi du 22 juillet 1889... (Arrêté du 26 décembre 1890 annulé. Arrêté du 18 juillet 1891 annulé en tant qu'il a évalué le montant des dommages réclamés par la dame Goutre et consorts et qu'il a mis hors de cause la commune de Saint-Alban. Renvoi des parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra après expertise régulière. Dépens à la charge de la dame Goutre et consorts.)

2e ESP. — *Sieur Gérard.*

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction que les travaux exécutés par l'État au réservoir de Bouzey et terminés en 1889 ont eu pour effet, en élevant la cote de la retenue des eaux de ce réservoir, d'inonder, pendant plusieurs mois, chaque année, les caves

de la maison du requérant; qu'il en est résulté pour ce dernier des dommages de diverse nature et qu'il sera fait une juste appréciation du préjudice dont il lui est dû réparation en fixant à la somme de 1.600 francs l'indemnité à lui payer;

*Sur les intérêts des intérêts :* .....

*Sur les frais d'expertise :* — Considérant qu'il n'est justifié d'aucune offre régulière faite par le préfet représentant l'État devant le conseil de préfecture; que, la demande du sieur Gérard se trouvant justifiée en principe, il y a lieu de mettre entièrement les frais d'expertise à la charge de l'État... (L'État paiera au sieur Gérard la somme de 1.600 francs pour tous les dommages causés à sa propriété par les infiltrations du réservoir de Bouzey, avec intérêts capitalisés au 28 janvier 1895; frais d'expertise et dépens à la charge de l'État.)

---

# (N° 282)

[20 décembre 1895]

*Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Transport de la dynamite. — Compétence. — Excès de pouvoir.* — (Compagnies de l'Ouest, Orléans, Est, Nord, Lyon et Midi.)

*Des compagnies de chemins de fer sont recevables à attaquer directement devant le conseil d'État pour excès de pouvoir un règlement ministériel relatif au transport de la dynamite. — L'examen de la mesure attaquée ne soulève aucune question d'interprétation ou d'exécution de leurs cahiers des charges, de la compétence, en premier ressort, du conseil de préfecture (Compagnie d'Orléans, 1re esp.)* (*).

*Le conseil de préfecture est, au contraire, compétent pour rechercher si les prescriptions du règlement attaqué sont contraires ou non aux cahiers des charges des compagnies (2e esp.)* (*).

*Mais il n'appartient pas au conseil de préfecture d'imposer des précautions spéciales pour le transport des matières explosibles, que le gouvernement aurait seul qualité pour prescrire, ni, par suite, d'ordonner une expertise pour rechercher ces précautions (2e esp.)* (**).

---

(*) Voy. 16 janvier 1880, Lefebvre, *Arr. du C. d'Ét.*, p. 59.

(**) Voy. Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*. 2e édition, t. II, 138 et suiv.

*Les frais de l'expertise déclarée inutile par le Conseil d'État sont laissés à la charge de la Compagnie* (2e *esp.*) (*).

*Les compagnies ne sont pas recevables, en l'absence de tout litige né et actuel, à discuter la limite des responsabilités pouvant résulter pour elles des obligations que leur imposent leurs cahiers des charges quant au transport des marchandises* (2e *esp.*) (*).

*Le règlement attaqué ne viole pas l'ordonnance du 15 novembre 1846 qui soumet les compagnies au transport des matières explosibles* (2e *esp.*) (*).

*Il n'est pas non plus entaché d'excès de pouvoir, faute d'avoir été pris sans avis préalable des compagnies, ainsi que le prescrit l'ordonnance de 1846, car cette formalité a été remplie lors du règlement du 10 janvier 1879, sur le transport des dynamites françaises, que l'arrêté attaqué s'est borné, sans innovation, à appliquer aux dynamites étrangères dont l'importation était alors interdite par la loi du 8 mars 1875* (1re *esp.*) (*).

1re ESP. — *Compagnies d'Orléans, de l'Est, de Lyon, du Nord, du Midi et de l'Ouest.*

VU LA REQUÊTE pour la Compagnie du chemin de fer d'Orléans... tendant à ce qu'il plaise audit Conseil annuler pour excès de pouvoir avec toutes conséquences de droit — un arrêté en date du 9 avril 1888, pris par les ministres des Travaux publics, de la Guerre et des Finances et portant modification du règlement du 10 janvier 1879 sur le transport de la dynamite par voie ferrée. — *Ce faisant, attendu* que l'article 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, relatif au transport des matières pouvant donner lieu à des explosions ou à des incendies, dispose en son paragraphe 2 « que des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport desdites marchandises, la compagnie entendue » ; que, si, en 1879, pour la préparation du premier règlement applicable seulement au transport des dynamites de fabrication française, les compagnies ont été admises à présenter des observations, il n'en a pas été de même en 1888, quand il s'est agi de régler les conditions de transport des dynamites étrangères ; que cependant, après un intervalle de neuf années, un arrêté modifiant le précédent ne pouvait être régulièrement pris sans une nouvelle instruction accomplie dans les mêmes formes que la première ; que, dès lors, l'arrêté du

(*) Voy. 1er décembre 1882, Compagnie d'Orléans, *Ann.* 1882, p. 852.

9 avril 1888 est entaché de nullité par l'omission d'une formalité substantielle ;

Vu... (les requêtes semblables des compagnies des chemins de fer de l'Est, de Lyon, du Nord, du Midi et de l'Ouest);

Vu les observations présentées par le ministre des Travaux publics et tendant au rejet des requêtes comme non recevables par le motif que les compagnies peuvent attaquer, par un recours parallèle devant le conseil de préfecture l'arrêté du 9 avril 1888, en tant qu'il violerait les droits résultant pour elles de leur cahier des charges ; en tous cas, comme mal fondées par les motifs que les propositions et observations des compagnies au sujet du transport des dynamites, tant étrangères que françaises, ont été examinées et discutées à l'occasion du règlement général du 10 janvier 1879 ; que, s'il a été sursis à l'application de ce règlement en ce qui concerne les dynamites fabriquées à l'étranger, les conditions auxquelles elles pouvaient être admises sur le réseau français étaient déterminées, dès 1879, par le Comité consultatif, les compagnies ayant été entendues ; que, loin d'introduire dans le règlement existant aucune innovation, l'arrêté attaqué se borne à reproduire dans un article additionnel, les dispositions précédemment adoptées qui étendent aux dynamites étrangères, en exécution de la loi du 8 mars 1875, article 5, les conditions imposées pour le transport des dynamites françaises ; qu'au surplus, il ne saurait appartenir aux compagnies de distinguer entre les marchandises fabriquées en France et celles devenues françaises avec l'autorisation du gouvernement par l'acquittement des droits.

..... Considérant qu'à l'appui de leur demande en nullité de l'arrêté du 9 avril 1888, déterminant les conditions de transport des dynamites étrangères, les compagnies soutiennent que ledit arrêté serait entaché d'un vice de forme comme ayant été pris sans qu'elles aient été entendues, alors que l'article 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846 prescrit l'accomplissement de cette formalité ;

Considérant que la requête des compagnies visant une mesure de police et ne soulevant aucune question d'interprétation ou d'exécution de leurs cahiers des charges, elles sont recevables, contrairement aux conclusions du ministre, à saisir directement le juge de l'excès de pouvoir;

Mais considérant, au fond, qu'il n'est pas contesté que, lors de l'élaboration du règlement du 10 janvier 1879 sur le transport de la dynamite par chemin de fer, les compagnies ont été appe-

lées à présenter leurs propositions ou observations, conformément à l'ordonnance du 15 novembre 1846; que, si, à ce moment, la réglementation intervenue n'a pas été appliquée aux explosifs de fabrication étrangère, c'est que leur importation n'était pas alors autorisée; qu'en effet, aux termes des articles 1er de la loi du 8 mars 1875 et 18 du décret du 24 août 1875, les poudres-dynamites importées doivent être soumises, dans tous les cas, aux mêmes formalités et conditions que les dynamites fabriquées à l'intérieur; que, l'arrêté attaqué ne contenant aucune innovation, mais ayant uniquement pour objet d'assurer l'obligation aux dynamites venues de l'étranger des prescriptions édictées en 1879, les compagnies entendues, celles-ci ne sont pas fondées à prétendre que ledit arrêté devait être, en exécution de l'article 66 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, nécessairement précédé d'une instruction nouvelle... (Rejet.)

2e esp. — *Compagnies des chemins de fer d'Orléans, Lyon, Ouest, Midi, Nord et Est.*

Vu la requête pour les six compagnies de chemins de fer, de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, de l'Ouest, du Midi, du Nord, de l'Est... tendant à ce qu'il plaise au conseil — annuler un arrêté en date du 9 juillet 1890, par lequel le conseil de préfecture du département de la Seine les a déclarées obligées de transporter la dynamite par application de l'article 49 de leur cahier des charges et s'est considéré comme incompétent pour déterminer les conditions auxquelles seraient soumis les transports de ce genre; — *Ce faisant, attendu* que, contrairement à l'avis des experts, la dynamite, à raison des dangers exceptionnels qu'elle présente pour le public comme pour les employés, n'est pas transportable par chemin de fer, que du moins le transport de cette substance explosible ne pouvait être légalement imposé aux compagnies qu'avec les précautions décrites par les experts, c'est-à-dire lorsque les cartouches sont enduites de paraffine; que, en outre, il devait être reconnu que les accidents, s'il en survenait, n'engageraient en aucun cas la responsabilité du transporteur; que le conseil de préfecture, après avoir confié à des experts la mission de dire si la dynamite est un objet transportable, et, dans le cas de l'affirmative, à quelles conditions le transport peut en être effectué, s'est à tort, et contrairement aux termes de sa précédente décision, déclaré incompétent pour décider que le transport reconnu possible cessait d'être obliga-

toire en l'absence des garanties ou conditions proclamées nécessaires par les experts; qu'il ne s'agissait pas, en effet, pour le conseil de préfecture, de refaire ou de compléter un règlement sur le transport de la dynamite, mais seulement d'indiquer à quelles conditions ce transport pouvait se concilier avec les droits que les compagnies tiennent de leur cahier des charges; que notamment on ne saurait persister à leur imposer la responsabilité ordinaire du voiturier pour une substance qu'elles doivent transporter, sans contrôle possible, sur la seule déclaration de l'expéditeur que le conditionnement et l'emballage sont irréprochables; que, si, en l'absence d'un accident ou d'un litige particulier, l'irresponsabilité des compagnies pouvait n'être pas dès à présent consacrée, du moins leur demande à cette fin devait être non pas rejetée, mais déclarée sans objet; annuler l'arrêté attaqué; adjuger aux compagnies leurs conclusions de première instance, dire notamment que l'arrêté ministériel du 10 janvier 1879 n'est pas légalement obligatoire pour elles; condamner l'État en tous les dépens de première instance et d'appel, y compris les frais d'expertise;

Vu les observations du ministre des Travaux publics, tendant au rejet de la requête, par le motif que la question soulevée par les compagnies a été déjà tranchée contre elles par la décision du conseil d'État du 1er décembre 1882; qu'il n'appartient nullement aux tribunaux administratifs de connaître des conditions qui doivent être imposées aux expéditeurs des colis de dynamite en vue de leur transport par voie ferrée, et que l'autorité administrative a seule qualité pour fixer ces conditions;

Vu les observations du ministre de la Guerre... tendant au rejet du recours, par les motifs qu'en ce qui concerne les transports de dynamite exécutés pour le compte du ministère de la Guerre les compagnies ayant, par des traités particuliers, en date des 4 octobre 1873, 30 décembre 1885 et 15 juillet 1891, admis que leur responsabilité n'était couverte qu'en cas de vice propre de la chose, et accepté sans réserve les conditions de transport imposées par les règlements généraux de police promulgués ou à promulguer, se trouvent liées contractuellement par un marché de fournitures dont le contentieux est exclusivement pécuniaire; qu'il n'appartient pas aux tribunaux de reviser les règlements généraux de police ou d'en suspendre l'application alors que leur légalité ne saurait être contestée; qu'ils peuvent seulement statuer sur les questions de responsabilité ou d'indemnités que soulèveraient des litiges nés ou des accidents survenus; que, dès

lors, c'est à bon droit que le conseil de préfecture a refusé de statuer sur les conclusions des compagnies tendant à faire réformer un règlement de police et à obtenir décharge éventuelle de responsabilité en cas d'accident.

SUR LES CONCLUSIONS *des compagnies tendant à faire décider que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Seine les a déclarées tenues, en exécution de l'article 49 de leur cahier des charges, d'effectuer le transport de la dynamite :*

Considérant que l'article 49 de leur cahier des charges, qui ne fait que reproduire l'article 50 de l'ordonnance du 15 novembre 1846, soumet les compagnies requérantes à l'obligation de transporter les marchandises quelconques qui leur seront confiées; que la même ordonnance prévoit expressément, dans ses articles 21 et 66, le transport par voie ferrée des matières explosibles et réserve les mesures spéciales à prescrire, s'il y a lieu, en vue de ce transport;

Considérant que, si la dynamite n'était pas connue en 1846, elle doit être mise au nombre des matières explosibles visées par l'article 21 précité et que, d'ailleurs, en ce qui concerne spécialement cette substance, les dispositions de l'article 4 de la loi du 8 mars 1875 et de l'article 15 du règlement d'administration publique du 24 août suivant relatives au transport de la dynamite n'ont fait que confirmer la règle inscrite dans l'article 66 de l'ordonnance susdatée;

*Sur les conclusions subsidiaires des compagnies tendant à faire déclarer qu'elles ne seront obligés de transporter la dynamite qu'à la double condition : 1° que les précautions nouvelles indiquées par les experts seront imposées aux expéditeurs ; 2° que le transport aura lieu sans aucune responsabilité pour elles :*

Considérant, d'une part, qu'il résulte de ce qui vient d'être dit que c'est à tort que le conseil de préfecture de la Seine a ordonné une expertise à l'effet de rechercher les précautions auxquelles le transport de la dynamite par voie ferrée doit être assujetti, alors qu'il n'appartient qu'au gouvernement seul de les prescrire ; qu'il suit de là que les compagnies requérantes ne sont pas fondées à se prévaloir des résultats de cette expertise ; que, d'autre part, en l'absence de tout litige né et actuel, les compagnies ne sont pas recevables à discuter la limite des responsabilités pouvant résulter pour elles des obligations que leur impose leur cahier des charges, quant au transport des marchandises ;

*En ce qui touche les frais d'expertise :*

Considérant que, les compagnies succombant dans l'instance

par elle introduite, c'est à bon droit que les dépens, y compris les frais d'expertise, ont été mis à leur charge ; que, dès lors, il y a lieu de rejeter les divers chefs du pourvoi dirigé contre l'arrêté du conseil de préfecture de la Seine en date du 9 juillet 1890... (Rejet.)

# (N° 283)

[27 décembre 1895]

*Travaux publics. — Décompte. — Lycée. —*
(Sieurs Sylvestre et Rosazza contre Ville de Digne.)

*Direction des travaux. — L'architecte n'excède pas ses pouvoirs de direction en prescrivant d'élever les murs par arases d'égale hauteur sur toute l'étendue des constructions (III).*

*Force majeure. — Crue. — Perte de matériel placé dans le lit de la rivière, laissé à la charge de l'entrepreneur : absence d'événements de force majeure, la rivière qui a causé les dégâts étant sujette à des crues fréquentes (I).*

*Matériaux inutilisés. — Demande d'indemnité. — Rejet : l'entrepreneur ne justifie pas avoir attendu, pour faire ses commandes, les indications de détail que l'architecte devait lui fournir (III).*

*Octrois. — Surtaxes. — Une demande en restitution de surtaxes d'octroi, établies sur les matériaux au cours des travaux, ne peut pas être repoussée par application des dispositions du cahier des charges, qui interdisent à l'entrepreneur de réclamer à raison de l'augmentation du prix des matériaux. Restitution ordonnée (II).*

# (N° 284)

[27 décembre 1895]

*Travaux publics communaux. — Déclaration d'utilité publique. — Enquête préalable. — Formes. — Nécessité des expropriations. — Recours non recevable. —* (Époux Fronteau.)

*L'enquête, précédant la déclaration d'utilité publique de travaux qui ont pour objet d'assurer l'alimentation en eau potable de*

*plusieurs communes, doit être faite dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834 et non dans celles édictées par l'ordonnance du 23 août 1835.*

*Des travaux ayant été déclarés d'utilité publique par un décret, les intéressés ne sont pas recevables à contester devant le conseil d'État la nécessité des expropriations.*

SUR LE MOYEN TIRÉ *de l'irrégularité de l'enquête :*

Considérant qu'aux termes de l'article 6 de l'ordonnance du 23 août 1835, lorsque les travaux n'intéressent pas exclusivement une commune, l'enquête a lieu, suivant leur degré d'importance, conformément aux articles 9 et 10 de l'ordonnance du 18 février 1834 ;

Considérant que, l'acquisition de la source dite « Fontaine-de-Goëlle » et des terrains avoisinants, sis sur le territoire des communes de Maulay et de Neuil-sous-Faye, a pour objet d'assurer l'alimentation en eau potable des trois communes de Maulay, de Neuil-sous-Faye et de Pouant, qui supporteront chacune un tiers de la dépense totale; que, dans ces circonstances, les époux Fronteau ne sont pas fondés à soutenir que l'enquête devait avoir lieu dans les formes prescrites par l'ordonnance du 23 août 1835 et non dans celles édictées par l'ordonnance du 18 février 1834;

*Sur le moyen tiré de ce que l'expropriation ne serait pas nécessaire pour assurer l'alimentation en eau des communes intéressées :*

Considérant que l'utilité des acquisitions dont s'agit, reconnue par le décret attaqué, ne peut être discutée par la voie contentieuse... (Rejet.)

---

# (N° 285)

[27 décembre 1895]

*Travaux publics. — Occupation temporaire. —*
(Compagnie de Lyon, contre sieurs Colleau et Pointeau.)

*Demande d'indemnité pour arbres abattus et établissement d'une voie ferrée. Rejet : la compagnie de chemins de fer, au profit de laquelle l'occupation temporaire avait été autorisée, a renoncé à user de ce droit et en a averti le propriétaire ; les travaux dommageables sont le fait de tiers.*

CONSIDÉRANT que la réclamation des sieurs Colleau et Pointeau tendait à faire condamner la compagnie des chemins de fer de

Paris à Lyon et à la Méditerranée à une indemnité pour occupation temporaire de parcelles de terrain leur appartenant par indivis et à la réparation du préjudice que la Compagnie leur aurait causé en établissant sur ce terrain une voie ferrée pour le transport de matériaux et en abattant des arbres;

Considérant qu'il résulte de l'instruction, d'une part, que les parcelles litigieuses se composent exclusivement de bois et de broussailles et ne comprennent pas de terrains en nature de culture; d'autre part, que la Compagnie autorisée par arrêté préfectoral du 10 août 1882 à occuper temporairement le terrain des sieurs Colleau et Pointeau n'a jamais occupé ce terrain, n'y a exécuté aucun travail et que, par lettre en date du 15 mai 1883, elle a avisé le sieur Pointeau qu'elle entendait renoncer au droit d'occupation que lui conférait l'arrêté préfectoral, et, enfin, que les travaux dommageables dont se plaignent les sieurs Colleau et Pointeau sont le fait d'entrepreneurs étrangers à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée; qu'il suit de là que, si les sieurs Colleau et Pointeau, au cas où ils auraient éprouvé une privation de jouissance de leur terrain durant l'intervalle de temps écoulé entre le 7 septembre 1882 et le 15 mai 1883, auraient été en droit d'en demander réparation à la compagnie requérante, ils ne sont pas fondés à réclamer d'elle une indemnité à raison des dommages qui ont fait l'objet de leur réclamation devant le conseil de préfecture; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a déclaré la compagnie responsable des dommages causés à leur propriété par des tiers; que d'ailleurs la présente décision ne fait pas obstacle à ce que les sieurs Colleau et Pointeau, s'ils s'y croient fondés, portent devant l'autorité compétente leur action contre les tiers à raison de ces travaux... (Arrêté annulé. Frais d'expertise et dépens mis à la charge des sieurs Colleau et Pointeau.)

---

# (N° 286)

[27 décembre 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Moulin. — Suppression de force motrice. — Fixation de l'indemnité* — (Sieur Vauthier.)

Considérant qu'en tenant compte de l'importance de la force motrice dont le moulin du sieur Vauthier a été privé, l'indemnité

de 2.480 francs, qui a été allouée au requérant par le conseil de préfecture, est insuffisante; qu'il sera fait une exacte appréciation du préjudice qui a été causé au sieur Vauthier, en lui allouant une indemnité de 4.000 francs avec intérêts à compter du 2 juillet 1879, date de la demande qui en a été faite devant le conseil de préfecture.

*Sur les intérêts des intérêts :* — Considérant que, dans sa requête enregistrée le 17 juillet 1893 au secrétariat du contentieux du conseil d'État, le sieur Vauthier a demandé les intérêts des intérêts de la somme à laquelle il est reconnu avoir droit; qu'à cette date il lui était dû plus d'une année d'intérêts; qu'ainsi il y a lieu de faire droit à sa demande;

*En ce qui concerne les frais d'expertise :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, il y a lieu de mettre les frais d'expertise en totalité à la charge de l'État... (Arrêté annulé. L'État paiera au sieur Vauthier une indemnité de 4.000 francs avec intérêts à compter du 2 juillet 1879. Intérêts capitalisés à la date du 17 juillet 1893. Frais d'expertise et dépens mis à la charge de l'État. Surplus des conclusions de la requête rejeté.)

---

# (N° 287)

[27 décembre 1895]

*Travaux publics. — Dommages. — Adduction d'eau. — Moulin. — Diminution de force motrice. — Frais d'expertise. — Procédure.* — (Ville de Poitiers et autres.)

*Diminution de la force motrice d'un moulin et pertes subies par le fermier, à raison de travaux d'adduction d'eau faits par une ville : allocation d'indemnités. (Ville de Poitiers contre dame Chénier, 1re esp.; — contre dame Boucheul, 2e esp.)*

*— Frais d'expertise. — Constat et expertise n'intéressant pas seulement le particulier en cause : répartition des frais entre lui et d'autres indemnitaires. (Ville de Poitiers contre dame Chénier, 1re esp.)*

*— Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil : adjonction expli-*

*quée par l'indication qu'il a été désigné pour remplacer le vice-président, parent de l'une des parties, mais absence dans l'arrêté d'une mention constatant l'accomplissement des formalités prescrites par l'arrêté du 19 fructidor an* IX *: arrêté annulé ; évocation. (Ville de Poitiers contre la dame Chénier,* 1re *esp. ; — contre dame Boucheul,* 2e *esp.)*

*— Qualité pour réclamer. — Justification par le propriétaire du moulin d'un mandat pour réclamer au nom de son fermier : recevabilité. (Ville de Poitiers contre dame Chénier,* 1re *esp.)*

*Conseil d'État. — Intervention du fermier du moulin justifiée par son intérêt au maintien de l'arrêté attaqué : recevabilité. (Ville de Poitiers contre dame Chénier,* 1re *esp.)*

1re ESP. — *Ville de Poitiers contre dame Chénier.*

SUR LA DEMANDE *en intervention du sieur Constant Chauvin :*

Considérant que le sieur Constant Chauvin a intérêt au maintien de l'arrêté attaqué, qu'ainsi son intervention est recevable ;

*Sur le grief tiré de ce que le conseiller général qui a été appelé à siéger n'aurait pas été désigné conformément aux dispositions de l'arrêté du 19 fructidor an* IX :

Considérant que, si l'adjonction de M. Lami, conseiller général, est expliquée dans l'arrêté attaqué par l'indication qu'il a été désigné pour remplacer M. Pineau, vice-président, parent de la dame Chénier, l'arrêté ne contient aucune mention de laquelle il résulte que les formalités prescrites par l'article 3 de l'arrêté du 19 fructidor an IX ont été remplies, qu'ainsi la Ville est fondée à soutenir que l'arrêté du 30 juillet 1892 est irrégulier en la forme et à en demander l'annulation ;

Mais, considérant que l'affaire est en état et qu'il y a lieu de statuer immédiatement au fond :

AU FOND :

Considérant qu'il résulte du rapport de l'expert unique que les travaux de captage exécutés par la Ville de Poitiers, en diminuant d'un tiers la force motrice du moulin du Roi appartenant à la dame Chénier, ont causé à celle-ci un préjudice, à la réparation duquel elle a droit et dont il sera fait une juste évaluation en lui allouant la somme de 7.333 francs pour tous dommages causés à son moulin.

Considérant qu'il résulte de l'intervention ci-dessus visée que la dame Chénier avait reçu mandat de son fermier pour réclamer devant le conseil de préfecture une indemnité, en répara-

tion des pertes par lui éprouvées en 1890 et 1891 ; que, dans ces circonstances, il y a lieu de faire droit à l'intervention du sieur Constant Chauvin et de condamner la Ville à payer à la dame Chénier pour le compte de son fermier une indemnité de 1.160 francs.

*Sur les intérêts.* — Considérant qu'il y a lieu de les allouer à partir du 4 mai 1893, jour où la dame Chénier justifie en avoir fait pour la première fois la demande.

*Sur les intérêts des intérêts.* . . . . . .

*Sur les frais d'expertise :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les constat et expertise auxquels il a été procédé et dont les frais ont été taxés à 4.398 fr. 75 n'intéressaient pas la dame Chénier seule ; que, dès lors, il y a lieu de répartir cette somme entre elle et d'autres indemnitaires, en fixant à 3.198 fr. 75 la part de ces frais afférente à l'instance qui la concerne et, dans les circonstances de l'affaire, d'en mettre le paiement à la charge de la Ville de Poitiers... (Intervention du sieur Constant Chauvin admise. Arrêté annulé. La Ville paiera à la dame Chénier ès-qualités : 1° une somme de 7.333 francs pour les dommages par elle éprouvés ; 2° une somme de 1.160 francs pour pertes subies par son fermier en 1890 et 1891, le tout avec intérêts à partir du 4 mai 1893. Intérêts des deux sommes ci-dessus capitalisés au 21 décembre 1894. Frais d'expertise, fixés à 3.198 fr. 75, mis à la charge de la Ville. Ville condamnée aux dépens.)

2° ESP. — *Ville de Poitiers, contre dame veuve Boucheul.*

SUR LE GRIEF TIRÉ *de ce que le conseiller général, qui a été appelé à siéger n'aurait pas été désigné conformément aux dispositions de l'arrêté du* 19 *fructidor an IX...* (comme à la première espèce).

AU FOND :

Considérant qu'il résulte de l'instruction, notamment du rapport de l'expert unique, que les travaux de captage exécutés par la Ville de Poitiers, en amont du moulin de Fleury, en permettant à la ville de dériver à son profit 107 litres d'eau par seconde, ont diminué d'un peu plus d'un tiers la force motrice dont disposait auparavant le moulin de Fleury; qu'il en résulte pour la dame Boucheul un dommage dont il lui est dû réparation et qu'il en sera fait une exacte évaluation en lui allouant une indemnité de 3.354 francs avec intérêts à 5 0/0 à partir du 14 mars 1891, jour où elle justifie en avoir fait la demande:

*Sur les frais d'expertise :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction qu'il y a lieu de les fixer à 638 fr. 50 et, dans les circonstances de l'affaire, d'en mettre le paiement à la charge de la Ville de Poitiers... (Arrêté annulé. La ville paiera à la dame Boucheul 3.354 francs d'indemnité avec intérêts à 5 0/0 à partir du 14 mars 1891. Frais d'expertise, fixés à 638 fr. 50, mis à la charge de la Ville. Ville condamnée aux dépens.)

---

# (N° 288)

[27 décembre 1895]

*Voirie (Grande). — Rivière non navigable. — Démolition d'un barrage à poutrelles. — Absence de contravention de grande voirie. — Exception de propriété.* — (Ministre des Travaux publics contre sieurs Jeanson, Corroy, Cordier.)

*La démolition par des particuliers d'un barrage à poutrelles établi par l'administration dans le lit d'une rivière non navigable ni flottable ne constitue pas une contravention de grande voirie. — En conséquence, le conseil de préfecture doit renvoyer ces particuliers des fins de la poursuite, au lieu de surseoir à statuer jusqu'après jugement par l'autorité compétente d'une exception de propriété soulevée par eux.*

Considérant que, d'après l'article 11 de l'arrêt du conseil du 24 juin 1777, tous les ports, balises, digues et autres ouvrages qui sont ou seront par la suite construits pour la sûreté et la facilité de la navigation et du halage sur ou le long des rivières ou canaux navigables ou flottables font partie de la grande voirie et que tous ceux qui feraient ou occasionneraient des dégradations ou destructions de ces ouvrages sont ou seront condamnés à l'amende et à la réparation du dommage causé :

Considérant que, au droit du canal d'amenée à la forge de Naix, la rivière l'Ornain n'est ni navigable ni flottable ; que, par suite, en admettant même que le barrage dont la destruction a donné lieu au procès-verbal susvisé ait été construit dans le lit de l'Ornain, les faits reprochés aux sieurs Corroy, Gaudy, Jeanson et Cordier et au sieur Burnel ne constitueraient pas une contravention de grande voirie tombant sous l'application de l'arrêté du conseil du 24 juin 1777 ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de

préfecture a sursis à statuer jusqu'après jugement par l'autorité compétente de l'exception de propriété soulevée par le sieur Burnel, au lieu de renvoyer les sieurs Jeanson, Corroy et Cordier et le sieur Burnel des fins des poursuites... (Arrêté annulé. Surplus des conclusions du recours du ministre rejeté. Sieurs Jeanson, Cordier, Corroy et Gaudy et le sieur Burnel renvoyés des fins des poursuites.)

---

# (N° 289)

[27-28 décembre 1895]

*Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Conventions de 1883. — Établissement de nouvelles lignes. — Construction ou agrandissement d'ateliers. — Contribution de l'État au paiement des dépenses.* — (Ministre des Travaux publics contre Compagnies Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans).

*L'établissement de nouvelles lignes du troisième réseau n'entraîne pas l'obligation pour l'État de contribuer au paiement des dépenses résultant des travaux de construction de nouveaux ateliers ou d'agrandissement d'ateliers existants. Ces travaux ne font pas partie des travaux de superstructure à effectuer par l'État sur les lignes dont il s'agit. (Ministre des Travaux publics contre Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, 1re esp.)*

*Projet de travaux. — Arrêtés ministériels les approuvant et fixant le mode d'imputation des dépenses. — Recours. — Non-recevabilité. — Une compagnie de chemins de fer n'est pas recevable à déférer au Conseil d'État des arrêtés ministériels approuvant les projets de divers travaux à exécuter sur son réseau, en tant que lesdits arrêtés ont fixé le mode d'imputation aux comptes de la compagnie des dépenses résultant de ces travaux. C'est seulement lors de la vérification des comptes de chaque exercice et lorsque ceux-ci auront été arrêtés par le ministre qu'il appartiendra à la compagnie de formuler ses prétentions. (Compagnie d'Orléans, 2e esp.)*

1re ESP. — *Ministre des Travaux publics contre Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée.*

CONSIDÉRANT que le recours du ministre des Travaux publics tend à faire annuler l'arrêté susvisé du conseil de préfecture de la Seine et à faire déclarer, par interprétation des articles 6, 10

et 13 de la Convention du 26 mai 1883, que les dépenses qui incombent à l'État dans la construction des lignes du troisième réseau sont limitées aux ouvrages faisant partie intégrante de la ligne construite, et que, spécialement, il ne peut être tenu de contribuer aux dépenses d'agrandissement de l'atelier de Montargis ;

Considérant, d'une part, que l'établissement des lignes nouvelles ne comporte pas nécessairement la construction d'ateliers ou l'agrandissement d'ateliers déjà existants, alors surtout que, comme dans l'espèce, il s'agit de tronçons de peu d'importance, dont l'exploitation se confond avec celle de l'ensemble des lignes précédemment concédées à la même compagnie ; que, d'autre part, si, aux termes de l'article 6 de la convention susvisée, l'État s'est réservé l'entier achèvement des lignes de Triguères à Clamecy et de Gien à Toucy-Moulins, il ne s'est pas engagé à supporter la dépense d'ateliers de réparations du matériel roulant, dont la fourniture a été mise par la même disposition à la charge de la Compagnie ; qu'il suit de là que, si les travaux effectués à la gare de Montargis, dont la Compagnie réclame le remboursement à l'État, peuvent être rangés parmi les travaux complémentaires mentionnés aux articles 10 et 11 de la convention, ils ne font pas partie des travaux de superstructure à effectuer par l'État sur les lignes dont il s'agit... (Arrêté annulé. Il est déclaré que l'État n'est pas tenu de contribuer aux dépenses de construction ou d'agrandissement de l'atelier de Montargis.)

2e ESP. — *Compagnie d'Orléans.*

CONSIDÉRANT que les recours de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans sont fondés sur les mêmes motifs et présentent à juger les mêmes questions, qu'il y a lieu de les joindre et de statuer par une seule et même décision ;

Considérant que, si la Compagnie entend contester le mode d'imputation à ses comptes des dépenses provenant de l'exécution des travaux approuvés par les arrêtés attaqués, c'est seulement lors de la vérification des comptes de chaque exercice et lorsque ceux-ci auront été arrêtés par le ministre, qu'il lui appartiendra de formuler ses prétentions dans les formes et conditions prévues par le décret du 6 mai 1863 ; qu'ainsi, les arrêtés attaqués ne faisant pas obstacle à ce qu'elle conteste à ce moment le mode d'imputation des dépenses dont il s'agit, la Compagnie n'est pas recevable à déférer ces arrêtés au conseil d'État par la voie du recours pour excès de pouvoir... (Rejet.)

# PERSONNEL

## (N° 290)

### I. — INGÉNIEURS.

#### 1° HONORARIAT.

*Décret du 21 novembre* 1896. — **M. Hugues,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, admis à faire valoir ses droits à la retraite à dater du 20 août 1896, prend le titre d'Ingénieur en Chef honoraire.

#### 2° AVANCEMENT.

*Arrêté du 23 novembre.* — **M. Barois,** Ingénieur en Chef de 2e classe, est élevé à la 1re classe de son grade, pour prendre rang à dater du 1er octobre 1896.

#### 3° DISPONIBILITÉ.

*Arrêté du 23 novembre* 1896. — **M. Monestier,** Ingénieur en chef de 2e classe, chargé du service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans, élu sénateur de la Lozère, est placé dans la situation de disponibilité sans traitement.

#### 4° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 17 novembre.* — Le service du contrôle de l'exploitation des lignes de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune et de Lure à Loulans-les-Forges (réseau de Paris-Lyon-Méditerranée) est rattaché, savoir :

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Ponts et Chaussées ;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique :

Au 2e arrondissement d'Ingénieur ordinaire des Mines;

3° Pour le contrôle de l'exploitation commerciale :

A la 1re circonscription d'Inspecteur de l'exploitation;

4° Pour la surveillance administrative :

*a*) Ligne de Saint-Loup-de-la-Salle à Beaune, au commissariat de Chagny;

*b*) Ligne de Lure à Loulans-les-Forges, au commissariat de Besançon.

*Arrêté du 23 novembre.* — M. **Rivoire-Vicat**, Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département de la Savoie et du service du chemin de fer de Moutiers à Albertville, est chargé du service ordinaire du département de l'Isère et du service du chemin de fer de Saint-Georges-de-Commiers à La Mure, avec embranchement de La Motte-d'Aveillans à Notre-Dame-de-Vaulx, en remplacement de M. **Bérard**, décédé.

*Idem.* — M. **Du Boys** (Paul), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des Vosges, du service du canal de l'Est-Branche-Sud et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de l'Orne et du service des études et travaux des chemins de fer de Fougères à Vire et d'Avranches à Domfront, en remplacement de M. **Perrin**, appelé à une autre destination.

*Idem.* — M. **Soulié**, Ingénieur ordinaire de 1re classe, détaché au service du Ministère de l'Agriculture, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de M. **Hivonnait**, précédemment mis en service détaché, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Lozère;

2° Service des chemins de fer d'Ussel à Bort, de Bort à Neussargues, de Mende à La Bastide et de Florac aux réseaux existants.

Il remplira les fonctions d'Ingénieur en Chef.

*Idem.* — Le service d'études du chemin de fer de Bussière-Galant à Saint-Yrieix, supprimé par arrêté du 30 juillet 1887, est reconstitué.

Il est placé dans les attributions de M. **Draux**, Ingénieur en Chef de 2e classe, à Angoulême.

*Arrêté du 24 novembre.* — M. **Robert** (Joseph), Ingénieur en Chef de 2e classe, chargé du service ordinaire du département des

Basses-Alpes et d'un service de chemins de fer, est chargé du service ordinaire du département de la Savoie et du service du Contrôle des travaux du chemin de fer de Moutiers à Albertville, en remplacement de **M. Rivoire-Vicat.**

*Arrêté du 24 novembre.* — **M. Caussin de Perceval**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Fécamp, au service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, au service maritime du même département, — 1re section, et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas**, est chargé, à la résidence de Thiers, de l'arrondissement de l'Est du service ordinaire du département du Puy-de-Dôme et du 2e arrondissement du service de la navigation de l'Allier, en remplacement de **M. Tollet**, appelé à une autre destination.

*Idem.* — **M. Guillet**, Ingénieur ordinaire de 3e classe attaché, à la résidence de Saint-Malo, au service ordinaire et maritime du département d'Ille-et-Vilaine et au service du canal d'Ille-et-Rance, est attaché, à la résidence de Fécamp, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. Caussin de Perceval**, savoir :

1° Service ordinaire du département de la Seine-Inférieure, arrondissement de l'Ouest ;

2° Service maritime du même département, — 1re section, — 4e arrondissement ;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Lechalas**, 3e arrondissement (Ligne de Dieppe au Havre — section du Havre à la ligne de Motteville à Saint-Valery).

*Décision du 27 novembre.* — **M. Winterer** (Ambroise), Conducteur principal à Vesoul, est chargé de l'intérim de l'arrondissement du Nord du service ordinaire du département de la Haute-Saône, jusqu'à la désignation du successeur de **M. Hamon.**

---

## II. — CONDUCTEURS.

---

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

*17 novembre.* — **M. Baudoux** (Auguste), Commis, Concours de 1893, — n° 16, Allier, service ordinaire.

20 *novembre*. — M. **Baron** (Henri), Commis, Concours de 1892, — n° 53, Côtes-du-Nord, service ordinaire.

24 *novembre*. — M. **Campistron** (Gabriel), Commis, Concours de 1894, — n° 118, Gironde, service des études et travaux du chemin de fer de La Sauve à Eymet.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

16 *novembre*. — M. **Constans** (Casimir), Conducteur de 4e classe, détaché au service de l'Hydraulique agricole du département de l'Aude, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Béziers.

Il continuera d'être considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS.

17 *novembre* 1896. — M. **Bocquenet** (Auguste), Conducteur de 1re classe, détaché au service municipal de la Ville de Dijon, est mis en congé sans traitement jusqu'au moment où il sera possible de le replacer dans le cadre d'activité.

26 *novembre*. — M. **Bouche** (Jules), Conducteur principal attaché, dans le département d'Eure-et-Loir, au service des études et travaux du chemin de fer de Voves à Toury, est mis en congé avec traitement entier, pour raisons de santé.

4° DISPONIBILITÉ.

29 *octobre*. — M. **Lecat** (Louis), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Nord, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour défaut d'emploi jusqu'au moment où les circonstances permettront de le remettre en activité.

17 *novembre*. — M. **Loiseau** (Jules), Conducteur de 1re classe, attaché au service maritime du département de la Manche, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant six mois, pour raisons de santé.

*Idem*. — M. **Buisson** (Jean), Conducteur principal attaché, dans le département de Saône-et-Loire, au service du Contrôle de la

voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, jusqu'à son admission à la retraite.

19 *novembre.* — M. **Moisan** (Célestin), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département du Morbihan, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pendant un an, pour raisons de santé.

20 *novembre.* — M. **Gauthier** (Séraphin), Conducteur de 1re classe, attaché au service ordinaire du département du Jura, est mis en disponibilité avec demi-traitement, pour raisons de santé, pendant six mois.

5° RETRAITE.

| | Date d'exécution. |
|---|---|
| M. **Chicoineau** (François), conducteur de 1re classe, Seine-et-Oise, service ordinaire... | 1er janvier 1897. |

6° DÉCISIONS DIVERSES.

17 *novembre.* — M. **Richet** (François), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service de liquidation des entreprises du chemin de fer de Limoges à Brive par Uzerche, passe dans le département du Puy-de-Dôme, au service des études et travaux du chemin de fer de Saint-Éloi à Pauniat.

*Idem.* — M. **Leyrit** (François), Conducteur principal attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautfort au Burg-Allassac, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Carsac à Gourdon.

*Idem.* — M. **Arnaud** (Pierre), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Corrèze, au service des études et travaux du chemin de fer d'Hautfort au Burg-Allassac, passe dans le département du Lot, au service des études et travaux du chemin de fer de Carsac à Gourdon.

*Idem.* — M. **Barbe** (Vincent), Conducteur principal attaché, dans le département de l'Yonne, au service du canal de Bourgogne, passe dans le département de la Côte-d'Or, au service du Con-

trôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

18 *novembre.* — M. **Thévenard** (Alexandre), Conducteur de 1re classe attaché, dans le département de la Côte-d'Or, au service de la navigation de la Saône, passe dans le département de Saône-et-Loire, même service.

20 *novembre.* — M. **Heurté** (Georges), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département des Côtes-du-Nord passe au service maritime du département du Finistère.

*Idem.* — M. **Doillon** (Léon), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Jura, au service du canal du Rhône au Rhin, passe au service ordinaire du même département.

30 *novembre.* — M. **Raison** (Julien), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Loiret, au service de la 3e section de la navigation de la Loire, passe dans le département de Maine-et-Loire, même service.

*Les Éditeurs-Gérants :* P. Vicq-Dunod et Cie.

# ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT

## (N° 291)

[24 janvier 1896]

*Cours d'eau. — Grande voirie. — Canal de navigation. — Canal d'irrigation. — Concession. — Compétence. — Recours parallèle. —* (Ancienne Société du canal de Beaucaire.)

*Le ministre des travaux publics ne commet pas un excès de pouvoir en confiant à des agents de l'administration la manœuvre de vannes pouvant influer sur le régime de canaux de navigation.*

*Une compagnie concessionnaire de canaux d'irrigation qui prétend que cette mesure porte atteinte aux droits qu'elle tient de son contrat ne peut pas l'attaquer pour excès de pouvoir. — Elle peut porter son action devant le juge compétent en matière de marchés de travaux publics.*

VU LA REQUÊTE... pour l'ancienne Société du canal de Beaucaire... tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler, pour excès de pouvoir, — une décision en date du 1er juin 1893, par laquelle le ministre des travaux publics, en autorisant la reconstruction du pont d'Artois, situé sur le canal du Vieux-Bourgidon, qui fait partie de la concession de la compagnie, a prescrit que la manœuvre des vannes établies sous ce pont serait confiée aux agents du service du canal du Rhône à Cette; — *Ce faisant, attendu* que la manœuvre de ces vannes qui influera directement sur le régime du canal du Vieux-Bourgidon peut causer un grave préjudice aux intérêts de la Société requérante; que le pont d'Artois est construit sur un canal faisant partie de sa concession dont les limites ont été fixées à l'angle du quai du canal de Beaucaire, par l'arrêté préfectoral du 6 frimaire an XIV et le traité passé avec le gouvernement le 27 floréal an IX, c'est-à-dire à une cinquantaine de mètres en aval de l'endroit où ce pont est établi; qu'ainsi l'inter-

vention dans ce périmètre d'agents étrangers constitue une violation des droits de la compagnie;

Vu les observations présentées par le ministre des travaux publics... et tendant au rejet du pourvoi, par les motifs que la manœuvre des vannes établies sous le pont d'Artois influe sur le régime du canal du Rhône à Cette et que, dès lors, elle doit être confiée aux agents du service de ce canal; qu'il est d'ailleurs inexact de prétendre que le pont d'Artois est situé dans la partie du Vieux-Bourgidon qui fait partie de la concession de la compagnie; qu'il se trouve, ainsi qu'il a été reconnu dans une lettre écrite par le président de la société, le 7 août 1862, à l'extrémité de ce canal, à son point de jonction avec le canal du Rhône à Cette et marque précisément la limite de la concession de la compagnie requérante;

Vu les conclusions additionnelles et le mémoire en réplique produits pour la compagnie... et tendant à l'annulation de la décision attaquée, par le motif que le pont d'Artois n'est pas, comme le prétend l'administration, situé à l'extrémité du canal du Vieux-Bourgidon, lequel n'aurait plus, s'il se terminait à ce point, la longueur de 11.232 mètres qui lui a été attribuée par l'arrêté préfectoral précité;

Considérant que la décision attaquée prescrivant que la manœuvre des vannes du pont d'Artois établi sur le canal du Vieux-Bourgidon serait confiée aux agents du canal du Rhône à Cette, sur le régime duquel la manœuvre de ces vannes était susceptible d'influer, a été prise dans l'exercice des pouvoirs qui appartiennent au ministre des travaux publics en ce qui touche les voies de navigation;

Considérant que, si la compagnie se croit fondée à soutenir que cette mesure a porté atteinte aux droits qu'elle tient de son contrat de concession, elle ne saurait le faire par la voie du recours pour excès de pouvoir et que la décision attaquée ne fait pas obstacle à ce qu'elle saisisse de sa réclamation la juridiction compétente pour statuer sur les droits et les obligations dérivant de la convention qu'elle a passée avec l'État, qui constitue un marché de travaux publics; que, par suite, la requête présentée par la compagnie doit être écartée comme non recevable... (Rejet.)

---

# (N° 292)

[24 janvier 1896]

*Travaux publics (art. 37 du cahier des clauses et conditions générales du service des bâtiments civils du 10 avril 1877). — Résiliation prononcée pour suspension des travaux pendant plus d'un an. — Fixation de la date de la résiliation. — Interprétation à ce point de vue d'un précédent arrêt du conseil d'État.* — (Ministre des travaux publics contre sieur Molès.)

*Procédure. — Recours du ministre. Délai. — La notification des arrêtés faite aux parties par le secrétaire-greffier du conseil de préfecture ne fait pas courir le délai du pourvoi à l'égard de l'administration. — La notification faite à la requête du préfet fait seule courir le délai* (*).

(*) La question soulevée par le pourvoi ne nous semble pas sans difficultés. — L'article 59 de la loi du 22 juillet 1889 porte qu'à l'égard de l'Etat le délai du pourvoi court du jour « où la notification a été faite aux parties par les soins du préfet »; et l'article 51 que : « Expédition des décisions est délivrée par le secrétaire-greffier dès qu'il en est requis. — Toute décision est notifiée aux parties à leur domicile réel dans la forme administrative par les soins du préfet, lorsque l'instance a été engagée par l'Etat, ou contre lui... » Rappelons enfin que le préfet est président du conseil de préfecture. — On peut, ce semble, en conclure que les notifications faites par le secrétaire-greffier sont bien des notifications faites par les soins du préfet et que, dès lors, elles font courir le délai de recours vis-à-vis de l'Etat.

A quel titre, en effet, le greffier ferait-il une notification, si ce n'est comme agent du préfet? L'article 7 ne s'applique qu'aux décisions relatives à l'instruction de l'affaire, et qui par conséquent précèdent le jugement. La notification de la décision du conseil de préfecture n'est pas une mesure d'instruction et elle ne peut pas émaner du juge qui n'a pas qualité pour l'ordonner; elle est l'œuvre de l'agent d'exécution de l'administration du préfet, ce qui nous paraît résulter non seulement des termes de l'article 7, mais encore du rapprochement des articles 8 et 51; le mandataire qui avait qualité pour suivre l'instance n'a plus qualité pour recevoir la notification de l'arrêté qui doit être adressé au domicile réel de la partie. L'article 7 cesse donc d'être applicable, dès que le jugement est rendu, et le fait que le greffier notifie l'arrêté nous paraît impliquer qu'il agit par les soins du préfet à qui l'article 51

*Règlement des frais d'expertise. — L'arrêté par lequel le président du conseil de préfecture règle les frais d'expertise ne peut pas être attaqué directement devant le conseil d'État. — L'opposition à la taxe doit être portée devant le conseil de préfecture.*

EN CE QUI TOUCHE LES CONCLUSIONS DU MINISTRE *tendant à l'annulation de l'arrêté du conseil de préfecture du 3 novembre 1892 :*

*Sur la fin de non-recevoir tirée de ce que le recours aurait été tardivement présenté :*

Considérant que si, en vertu de l'article 59 de la loi du 22 juillet 1889, la notification d'un arrêté faite par les soins du préfet fait courir contre l'administration le délai de deux mois qui lui est imparti pour se pourvoir devant le conseil d'État, il résulte du certificat produit par le sieur Molès que la notification dont ce dernier se prévaut a été faite, non à la requête du préfet, mais par le secrétaire-greffier du conseil de préfecture commis à cet effet par ce conseil dans les conditions prévues par l'article 7 de la loi précitée relatif aux décisions prises pour l'instruction des affaires, et que cette notification n'a pu, dès lors, faire courir contre l'État le délai de l'article 57 ;

AU FOND :

Considérant que l'article 37 des clauses et conditions générales des bâtiments civils du 10 avril 1877 dispose que, lorsque l'administration prescrit l'ajournement des travaux pour plus d'une année, l'entrepreneur a le droit de demander la résiliation sans préjudice de l'indemnité qui peut lui être allouée, s'il y a lieu ;

Considérant que, par sa décision du 13 juillet 1891 (p. 625), le

---

impose l'obligation de faire cette notification. Au contraire, on ne saurait comprendre qu'elle eût lieu par les soins du conseil de préfecture, puisque, d'une part, la loi ne lui prescrit pas de le faire et que, d'autre part, elle serait dénuée d'effet et, dès lors, inutile. D'autre part, il faut remarquer que la loi n'exige pas pour faire courir le délai d'appel que la notification soit faite *à la requête du préfet*, mais seulement qu'elle le soit par ses soins, ce qui semble bien le cas de la notification faite par le greffier. La solution du conseil d'Etat nous paraît au surplus très dangereuse pour les particuliers qui auraient bien de la difficulté à discerner, en présence du laconisme ordinaire des notifications, données en la forme administrative, si elles sont faites sur l'ordre du préfet ou du conseil de préfecture et si, par suite, elles font ou non courir le délai du recours vis-à-vis de l'Etat. Ce serait les obliger, dans le doute, à faire à l'administration des significations par huissier que les articles 51 et 59 ont précisément eu pour objet de rendre inutiles.

conseil d'État statuant au contentieux a prononcé la résiliation de l'entreprise du sieur Molès, après avoir constaté que, quelles que fussent les contestations soulevées sur la date exacte de l'ajournement des travaux, le 16 août 1890, date à laquelle avait été rendu le premier des arrêtés du conseil de préfecture alors déféré au conseil d'État, une année s'était écoulée depuis que les travaux avaient été suspendus par le fait de l'administration et en dehors de tout cas de force majeure ; que l'effet de la résiliation prononcée dans ces circonstances par application de l'article 37 précité doit remonter à l'époque même à laquelle le conseil d'État a reconnu qu'il était certain que les travaux avaient été ajournés, c'est-à-dire au 16 août 1889 ;

Considérant que le conseil d'État a, d'autre part, annulé l'arrêté du conseil de préfecture du 7 juillet 1891 décidant que l'entrepreneur n'avait droit à la résiliation qu'à partir de cette dernière date et ordonnant une expertise à l'effet d'évaluer l'indemnité à allouer au sieur Molès en conséquence de cette décision ; que l'article 3 de la décision du conseil d'État porte que le sieur Molès est renvoyé devant le conseil de préfecture pour être statué « ce qu'il appartiendra, sur sa demande, après expertise, à l'effet d'évaluer le matériel de l'entreprise et les matériaux approvisionnés par ordre remplissant les conditions du devis et de rechercher la consistance des divers éléments de préjudice que le sieur Molès a pu éprouver par le fait de la résiliation » ; que le conseil de préfecture aurait méconnu l'autorité de cette décision, s'il avait fait état de l'expertise à laquelle il avait été procédé en exécution de l'arrêté annulé du 7 juillet 1891, cette mesure d'instruction n'ayant pas compris les mêmes objets et ayant été moins étendue que l'expertise prescrite par le conseil d'État ; qu'il devait, ainsi qu'il l'a fait, ordonner qu'il sera procédé à une expertise nouvelle et fixer la mission des experts dans les termes mêmes de la décision du conseil d'État ;

Considérant enfin que c'est à bon droit que les frais de la première expertise ont été mis à la charge de l'État ; qu'en effet le sieur Molès ne saurait être tenu à aucun titre de payer ces frais qui auraient été évités si le conseil de préfecture n'avait pas mal à propos rejeté par son arrêté du 16 août 1890 la demande de résiliation du marché du sieur Molès ;

*Sur les conclusions du recours tendant à l'annulation de l'arrêté en date du 11 novembre 1892 par lequel le président du conseil de préfecture a liquidé les frais de l'expertise, mis à la charge de l'État par l'arrêté de ce conseil du 3 novembre 1892 :*

Considérant que si, en vertu de l'article 23 de la loi du 22 juillet 1889, les parties peuvent faire opposition à la décision du président liquidant les frais d'expertise, cette opposition doit être portée devant le conseil de préfecture statuant en chambre du conseil ; que le recours direct au conseil d'État n'est donc pas recevable contre une décision de cette nature... (Le marché du sieur Molès est déclaré résilié à partir du 16 août 1889. Arrêté réformé. État condamné aux dépens.)

---

# (N° 293)

[25 janvier 1896]

*Cours d'eau non navigables. — Torrent. — Syndicat forcé de défense. — Travaux. — Taxes. — Membres du syndicat non intéressés. —* (Syndicat des digues de Reyran.)

*Lorsqu'une commission spéciale, instituée par décret antérieur à la loi du 21 juin 1866, a décidé que les terrains ne doivent participer aux dépenses qu'autant que le syndicat aurait assuré, au moyen d'ouvrages exécutés à ses frais, l'écoulement des eaux de ces terrains, les propriétaires de ces terrains ne peuvent être imposés si, d'une part, les travaux d'assainissement de leurs terrains n'ont pas été exécutés et si, d'autre part, les bases adoptées par la commission spéciale n'ont pas été régulièrement révisées suivant les règles tracées par la loi du 16 septembre 1807.*

Considérant que les deux recours ci-dessus visés du syndicat des digues du Reyran sont fondés sur les mêmes motifs et présentent la même question à juger; qu'ainsi il y a lieu de les joindre pour y statuer par une seule décision ;

Considérant qu'il résulte du procès-verbal des délibérations de la commission spéciale instituée en exécution de l'article 14 du décret du 10 janvier 1852, pour la détermination des bases de la répartition des charges syndicales entre les intéressés aux travaux entrepris par le syndicat des digues du Reyran, que les terrains, situés sur la rive gauche du torrent ne doivent pas figurer à l'état de répartition des dépenses avec le classement qui leur a été assigné, tant que le syndicat n'aura pas assuré, au

moyen d'ouvrages exécutés, à ses frais, l'écoulement des eaux de ces terrains ;

Considérant que les bases générales du classement des propriétés comprises dans le périmètre de l'association, telles qu'elles ont été primitivement fixées, doivent recevoir leur application, tant qu'elles n'ont pas été revisées, suivant les règles tracées par la loi du 16 septembre 1807 ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est d'ailleurs pas contesté que les sieurs Martin, Olivier, Pérard et autres propriétaires de terrains situés sur la rive gauche du torrent ont été portés sur l'état de répartition de dépenses, rendu exécutoire par arrêté préfectoral du 8 mai 1891, encore que les travaux d'assainissement de leurs terrains prévus à l'époque de la constitution du syndicat n'aient pas été entrepris ; que, dans ces conditions, c'est avec raison que le conseil de préfecture, par les arrêtés attaqués, a accordé à ces propriétaires la décharge des taxes qui leur avaient été réclamées ; qu'ainsi les requêtes du syndicat des digues du Reyran doivent être rejetées... (Rejet.)

---

# (N° 294)

[31 janvier 1896]

*Voirie (Grande). — Chemin de fer de Clermont à Tulle. — Rachat par l'État. — Convention du 16 avril 1877.* — (Compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle.)

*Règlement des comptes. — Prix des travaux d'infrastructure complètement achevés, fixé définitivement par des arbitres ; non-lieu à revision. — Modifications de tracé exécutées par la compagnie, conformément aux prévisions de la convention; non-lieu à indemnité au profit de la compagnie. — Retards dans l'exécution imputables en partie à l'État; appréciation de sa responsabilité. — Éboulements postérieurs à l'expiration du délai de garantie pour les terrassements, et non imputables à une exécution défectueuse des travaux ; compagnie déclarée non responsable. — État descriptif des ouvrages d'art, plan cadastral et confection du bornage ; opérations à la charge de l'État. — Travaux de consolidation, maisons de garde, passages à niveau dus par la compagnie et exécutés*

*par l'État ; remboursement à celui-ci du montant des dépenses. — Intérêts du solde dû à la compagnie alloués du jour de la réception de la dernière section de la ligne construite par la compagnie. — Déduction faite des retenues opérées par l'État pour travaux inexécutés ; régularité. — Cautionnement en rente retenu à tort après l'achèvement des travaux ; allocation à la compagnie d'un complément d'intérêts à partir de cet achèvement.*

SUR LES CONCLUSIONS *de la compagnie requérante tendant à faire décider qu'elle a droit au remboursement de toutes les dépenses qu'elle justifierait avoir utilement faites, postérieurement au 30 juin 1877, en sus des évaluations des arbitres :*

Considérant que, par l'article 1er de la convention du 16 avril 1877, approuvée par l'article 2 de la loi du 18 mai 1878, la Compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle cède à l'État les lignes dont elle est concessionnaire ; qu'aux termes des articles 2 et 3 les lignes rachetées seront évaluées conformément aux dispositions de la loi du 23 mars 1874, c'est-à-dire d'après leur prix réel de premier établissement ; que les arbitres chargés de l'estimation desdites lignes statueront définitivement et sans appel ; qu'ils détermineront le prix de rachat comme si les travaux d'infrastructure étaient complètement achevés et mis en état de réception conformément aux prescriptions des actes de concession ; que l'achèvement des lignes devra avoir lieu dans un délai de deux ans pour la ligne principale et de trois ans pour l'embranchement d'Eygurande à Vendes, à partir de la promulgation de la loi approbative de la convention, et que, si la compagnie ne remplit pas ses engagements, les travaux seront terminés par l'État, et le montant en sera retenu sur le prix déterminé comme il a été dit ;

Considérant que de l'ensemble de ces dispositions il résulte que les arbitres devaient fixer définitivement le prix dû par l'État à la compagnie, aussi bien pour les travaux d'infrastructure restant à exécuter en vertu des actes de concession, et dont la convention mettait l'achèvement à la charge de la compagnie, que pour les travaux déjà faits ;

Considérant qu'à la vérité l'article 5 de la convention porte que, à partir de la promulgation de la loi approuvant ladite convention, la compagnie recevra : 1° dans un délai de trois ans et par paiements trismestriels égaux, avec intérêts simples à 5 0/0 et suivant les bases adoptées par la commission arbitrale, le remboursement des dépenses faites par elle jusqu'au jour de ladite

promulgation, déduction faites des subventions reçues jusqu'à ladite époque ; 2° le remboursement, sur les mêmes bases et par semestre, des dépenses dont elle fournira régulièrement la justification ; que la compagnie requérante se prévaut de cette disposition pour soutenir que les parties ont entendu distinguer entre les travaux faits, dont le prix devait être définitivement fixé par les arbitres, et les travaux à faire, à l'égard desquels la sentence arbitrale ne constituerait qu'une estimation provisoire, pouvant être modifiée d'après le coût réel de l'exécution ; qu'elle ajoute que cette distinction se retrouve dans
18 mars 1878, qui approuve les conventions passée
diverses compagnies rachetées et dans la loi du 11 ju
qui répartit les crédits ouverts en deux tableaux intit
*État indicatif* du prix de rachat fixé par les sentences
l'autre, *État estimatif* des travaux à faire sur les ligne
la Compagnie de Clermont à Tulle figurant seulemen
nier tableau ; qu'elle soutient, enfin, qu'il n'en pouvait être autrement, attendu que le prix réel de travaux à faire ne peut être fixé d'avance et à forfait et qu'il n'a pu entrer dans la commune intention des parties de laisser à la compagnie toutes les chances de perte en cas d'excédent de la dépense réelle sur les évaluations des arbitres, alors qu'aucune chance de gain ne lui était offerte en compensation, puisque, la dépense n'étant remboursable que sur justification régulière, elle n'aurait pu réclamer l'attribution complète des sommes indiquées par les arbitres dans le cas où la dépense totale serait restée inférieure aux évaluations ;

Mais, considérant que l'article 5 de la convention n'a pour objet que d'établir des modes différents de paiement, d'une part pour les dépenses afférentes à des travaux faits et dont le remboursement était immédiatement exigible, d'autre part pour celles qui ne pouvaient être remboursées qu'au fur et à mesure de l'exécution des travaux encore à faire ; qu'il n'a pu avoir pour but d'introduire une différence entre les deux catégories de travaux au point de vue de la portée de la sentence arbitrale, alors que la mission des arbitres à l'égard des uns et des autres avait été déterminée par une seule et même disposition ; que rien ne s'opposait à ce que les parties, après avoir arrêté d'un commun accord les conditions du rachat, donnassent aux arbitres, par une convention subordonnée à l'approbation législative, un pouvoir souverain pour l'évaluation des lignes rachetées, et que la convention et la sentence arbitrale ont été approuvées par la loi

du 18 mai 1878 et par celle du 11 juin 1879 portant ouverture de crédits ;

Considérant que l'article 3 de la loi du 18 mai 1878, en disposant qu'une loi de finances créera les ressources nécessaires au paiement, d'une part, de la partie du prix de rachat exigible pour les dépenses arrêtées au 30 juin 1877, date fixée par les sentences arbitrales comme point de démarcation entre les deux catégories de dépenses remboursables dans des conditions différentes, d'autre part, des travaux dont l'achèvement a été réservé aux compagnies rachetées, n'a fait qu'appliquer la distinction ci-dessus définie ; que, si le tableau B, annexé à la loi du 11 juin 1878, est intitulé *État estimatif*, c'est qu'il comprend, outre les travaux à exécuter par les compagnies et prévus aux sentences arbitrales, des travaux à exécuter directement par l'État et dont le coût est encore incertain ; qu'il est donc, dans son ensemble, simplement estimatif, mais qu'il n'en contient pas moins un élément dès à présent déterminé, à savoir le montant des sommes allouées à diverses compagnies pour les travaux dont l'achèvement a été réservé, et qu'à cet effet l'indication de chacune de ces sommes, dans la colonne à elles destinée, est accompagnée de la mention *suivant sentence ;* qu'ainsi, dans les lois comme dans la convention, la distinction entre les travaux faits et les travaux à faire n'existe qu'au point de vue du mode de remboursement et non du caractère et de la portée de la sentence arbitrale ;

Considérant enfin que, si le paragraphe 2 de l'article 5 de la convention porte que la compagnie recevra le remboursement par semestre des dépenses dont elle fournira la justification, cette disposition, relative uniquement au paiement en cours d'exécution d'acomptes établis sur des situations provisoires, ne saurait être entendue en ce sens que, dans le cas où le total des dépenses n'atteindrait pas le chiffre fixé par la sentence arbitrale, la compagnie ne pourrait réclamer en fin de compte l'entière application de cette sentence ; qu'en effet l'article 5, après la disposition ci-dessus rappelée, stipule que le solde qui pourrait rester dû à la Compagnie après livraison de ses lignes lui sera remboursé en huit termes trimestriels égaux avec intérêt simple à 5 0/0 l'an ; que ce solde ne peut être que l'excédent éventuel de la somme fixée par les arbitres sur les remboursements effectués en cours d'exécution, dû en tout état de cause à la compagnie ;

Considérant que, de tout ce qui précède, il résulte que le prix définitivement fixé par les arbitres représente le total des sommes dues à la compagnie requérante pour les travaux d'infrastruc-

ture complètement achevés et mis en état de réception conformément aux actes de concession; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté les conclusions principales de la compagnie;

Considérant que, dans cette situation, il reste à rechercher, tant sur le recours incident du ministre des Travaux publics que sur les conclusions subsidiaires du pourvoi, d'une part si la compagnie a eu à supporter des dépenses qui n'aient pu être comprises dans l'arbitrage, comme se rattachant à des faits survenus postérieurement à la sentence arbitrale du 18 février 1878, d'autre part si l'État est en droit d'exercer, par application de l'article 3 de la convention, des retenues sur le prix fixé par les arbitres, à raison de travaux qu'il aurait eu à terminer, à défaut de la compagnie;

*Sur le premier point :*

*En ce qui touche les modifications apportées au tracé de l'embranchement par la décision ministérielle du 15 avril 1878 :*

Considérant que, d'après l'article 3 de la convention du rachat, la compagnie restait chargée d'achever les travaux d'infrastructure conformément aux prescriptions des actes de concession; que la décision du 15 avril 1878, qui approuve le projet de tracé de l'*embranchement* présenté par la compagnie, sous la réserve que la longueur des parties droites entre courbes dirigées en sens contraire sera portée à 100 mètres, et exceptionnellement à 75 mètres, s'est bornée à exiger l'observation des prescriptions de l'article 8 du cahier des charges; qu'elle n'a donc imposé à la compagnie aucune charge qui n'ait dû entrer en compte dans l'estimation des arbitres; qu'ainsi c'est à tort que l'arrêté attaqué a alloué de ce chef à la compagnie une indemnité de 28.336 fr. 50; qu'il y a lieu, dès lors, de faire droit au recours du ministre des Travaux publics et, à plus forte raison, de rejeter les conclusions de la compagnie tendant à ce que l'indemnité soit portée à la somme de 151.866 francs;

*En ce qui touche les indemnités allouées à la compagnie à titre de remboursement partiel des condamnations prononcées contre elle et au profit de ses entrepreneurs par arrêt de la cour de Paris du 24 mars 1888 :*

Considérant que ni le ministre des Travaux publics, ni la compagnie requérante n'établissent que, en fixant à 105.000 francs l'indemnité due par l'État à raison de la part de la responsabilité lui incombant dans les retards d'exécution, le conseil de préfecture ait fait une inexacte appréciation des circonstances de

l'affaire ; mais que, de ce qui a été dit ci-dessus, il résulte qu'il y a lieu de décharger l'État du remboursement de l'indemnité de 11.837 fr. 56 à laquelle la Compagnie a été condamnée envers ses entrepreneurs, à raison de l'augmentation de longueur des parties droites entre courbes de sens contraire ;

*En ce qui touche la majoration de 8 0/0 des sommes faisant l'objet des chefs précédents, accordée par le conseil de préfecture à titre de remboursement de l'augmentation correspondante des frais généraux :*

Considérant que, comme conséquence de ce qui vient d'être dit, cette majoration, fixée par le conseil de préfecture à [illegible] fr. 44, doit être calculée en tenant compte seulement : [illegible]lemnité de 2.318 fr. 94 allouée par l'arrêté attaqué à [illegible] l'élargissement de la plate-forme de la station de [illegible] et non contestée ; 2° de l'indemnité de 105.000 francs [illegible]e par la présente décision ; qu'elle doit donc être [illegible] 8.585 fr. 51 ;

*[illegible]econd point :*

*[illegible]ui touche l'assainissement et la consolidation du chemin de grande communication n° 27 au lieu dit de Vals :*

Considérant que, pour rejeter la réclamation de l'État, le conseil de préfecture s'est fondé sur ce que, si, dans le procès-verbal de réception des déviations du chemin, en date du 29 novembre 1881, l'agent voyer en chef de la Corrèze avait fait des réserves, il était intervenu, le 19 décembre suivant, une convention portant que les déviations du chemin de grande communication n° 27 sont reçues dans l'état où elles se trouvent, ladite convention approuvée par le préfet le 29 avril 1882, et que la Compagnie avait été ainsi dégagée de toute obligation ;

Considérant que le ministre des Travaux publics soutient que le conseil de préfecture a mal interprété la convention et l'arrêté du préfet, lesquels auraient laissé subsister les réserves antérieurement formulées, et que, en tout cas, l'État étant resté étranger à cet arrangement, il ne saurait lui être opposé ;

Mais considérant qu'il s'agit, dans l'espèce, d'une voie de communication placée sous l'autorité du préfet et que l'administration supérieure n'aurait eu à intervenir que si des difficultés s'étaient élevées entre le préfet et la compagnie au sujet des conditions d'exécution des déviations du chemin, ce qui n'est pas le cas, puisque le préfet a approuvé la convention du 19 décembre 1881 ;

Considérant, d'un autre côté, que la somme de 63.675 fr. 59 réclamée par l'État ne représente pas le coût de travaux d'achè-

vement du chemin, mais de travaux de réfection exécutés à la suite d'éboulements survenus en 1882 et 1886 ; que, si, malgré la convention du 19 décembre 1881, la compagnie pouvait être recherchée à l'occasion de dégradations survenues aux talus du chemin, il résulte des pièces du dossier que le premier éboulement, qui paraît avoir été de peu d'importance, s'est produit dans le courant du mois d'octobre 1882, c'est-à-dire en dehors du délai ordinaire de garantie pour les terrassements ; qu'il est d'ailleurs impossible de déterminer la part qui pourrait être afférente à la réparation de cet éboulement dans l'ensemble des travaux que l'État a fait exécuter, seulement en vertu de décisions ministérielles du 31 octobre 1884 et du 27 décembre 1887, par la Compagnie d'Orléans qu'il s'était substituée, et qu'il n'est fourni aucune justification propre à établir que soit cet accident, soit ceux qui se sont produits plusieurs années après, doivent être attribués à une exécution incomplète ou défectueuse des travaux qui étaient à la charge de la Compagnie de Clermont à Tulle ; que, dans ces circonstances, c'est avec raison que le conseil de préfecture a rejeté la demande de l'État ;

*En ce qui touche l'État descriptif des ouvrages d'art, le plan cadastral et la confection du bornage :*

Considérant que, aux termes de l'article 29 du cahier des charges, c'est seulement après l'achèvement total des travaux que la compagnie devait faire faire à ses frais un bornage et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances et dresser un état descriptif des ouvrages d'art, accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de ces ouvrages ;

Considérant que, les travaux dont l'achèvement a été réservé à la compagnie par la convention de rachat étant limités à l'infrastructure, la compagnie s'est trouvée dégagée de toute obligation relative à des opérations qui ne devaient être effectuées qu'après l'exécution de tous les travaux et dont les frais n'ont pu, dès lors, entrer dans l'estimation des arbitres ; que l'État n'est donc pas fondé à prétendre exercer une retenue sur le prix déterminé par la sentence arbitrale, à raison de la non-exécution des opérations dont il s'agit ;

Considérant toutefois que, le 2 mai 1885, la compagnie a offert de remettre à l'État, lorsqu'elle aurait terminé la liquidation de ses comptes avec ses entrepreneurs, tous les dessins d'exécution des ouvrages d'art qu'elle possédait dans ses archives ; que le ministre des Travaux publics a accepté cette offre par dépêche du 24 juillet 1885 et a demandé dans ses conclusions du 22 août 1891

qu'il lui en fût donné acte; que le conseil de préfecture a omis de statuer sur ce point et qu'il y a lieu de faire droit à la demande de l'État;

*En ce qui touche les articles* 2, 3, 14, 18, 19, 30, 31, 33, 60, 64, 65, *et* 76 *de la demande reconventionnelle de l'État :*

Considérant que la compagnie requérante n'établit pas qu'en faisant droit en partie sur ces divers points à la demande reconventionnelle de l'État, conformément à l'avis unanime des experts, le conseil de préfecture ait fait une appréciation inexacte des circonstances de l'affaire;

*En ce qui touche les articles* 6, 7, 8, 9, 11, 27, 27[1], 27[2], 34, 35 *et* 96 :

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les travaux de consolidation exécutés par l'État rentrent dans ceux que la compagnie aurait dû faire pour mettre les travaux d'infrastructure en état de réception, conformément aux prescriptions des actes de concession et à la convention de rachat; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a décidé que le montant devait en être retenu sur le prix déterminé par les arbitres;

*En ce qui touche les maisons de gardes :*

Considérant que, aux termes de l'article 13 du cahier des charges, il doit être établi des maisons de gardes aux passages à niveau toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'administration; que l'établissement de ces maisons fait partie des travaux d'infrastructure et a été expressément compris par les arbitres dans leurs évaluations; qu'il appartenait au ministre de fixer le nombre des maisons à construire et qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à la charge de la compagnie les frais inhérents à celles dont l'établissement avait été prescrit et qui ont été, à son défaut, construites par l'État;

Considérant que la compagnie soutient subsidiairement qu'elle ne peut en tous cas être condamnée à rembourser à l'État la somme de 4.229 fr. 21 par maison, alors que celles qu'elle a construites elle-même ont coûté en moyenne 3.753 francs seulement; mais qu'elle doit s'imputer d'avoir, par sa résistance aux injonctions de l'administration, retardé l'exécution des travaux et que les experts sont unanimes pour attribuer à cette circonstance la différence des prix de revient;

*En ce qui touche les barrières des passages à niveau :*

Considérant que, aux termes de l'article 13 du cahier des charges, chaque passage à niveau sera muni de barrières; que, les passages à niveau étant compris dans les travaux dont l'achè-

vement a été réservé à la compagnie par la convention de rachat et dans le prix total déterminé par les arbitres, il en est de même des barrières qui sont, d'après le cahier des charges, l'accessoire nécessaire de ces passages; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture a mis à la charge de la compagnie la dépense des barrières établies par l'État.

*Sur le point de départ des intérêts du solde du prix de rachat:*

Considérant que le conseil de préfecture a alloué les intérêts de la somme de 626.606 fr. 26 à laquelle il fixait le solde restant dû à la compagnie, déduction faite des retenues à opérer en vertu de l'article 3 de la convention, à partir du 25 septembre 1881, date de la réception de la dernière section des lignes construites par la compagnie; qu'il a entendu par là faire application de l'article 5 de la convention aux termes duquel le solde qui pourra rester dû à la compagnie après livraison de ses lignes lui sera remboursé en huit termes trimestriels égaux avec intérêt simple à 5 0/0;

Considérant que le ministre des Travaux publics soutient qu'au 25 septembre 1881 la livraison n'était pas complète, puisqu'il restait à exécuter au compte de la compagnie des travaux dont le conseil de préfecture a fixé le montant à 996.618 fr. 18; qu'ainsi, en retenant le solde, l'administration n'a fait qu'user du droit, que lui réservait l'article 6 de la loi du 18 mai 1878, de retenir sur le prix de vente la somme jugée nécessaire pour garantir l'État jusqu'à la production d'un procès-verbal de remise constatant que l'État est effectivement entré en possession de toutes les livraisons prévues et dans les conditions stipulées par les sentences arbitrales; que les intérêts ne doivent courir que du jour où les travaux auront été mis en état de réception définitive;

Mais, considérant que l'article 6 de la loi du 18 mai 1878 doit être combiné avec l'article 5 de la convention approuvée par l'article 2 de la même loi; que de ce rapprochement il résulte que, si, lors de la livraison effective des lignes, une certaine somme peut être retenue comme garantie des obligations restant à la charge de la compagnie, en vertu de la sentence arbitrale, l'État n'en doit pas moins tenir compte à la compagnie des intérêts du solde définitif à partir de cette livraison;

Considérant qu'il n'est pas contesté qu'au 25 septembre 1881 l'État était en possession de toutes les lignes de la compagnie; que, si celle-ci n'avait pas exactement rempli ses engagements, le conseil de préfecture a, de ce chef, et par application de l'article 3 de la convention, prononcé au profit de l'État une retenue

sur le prix de rachat, et que c'est seulement sur le solde restant définitivement dû à la compagnie après cette déduction qu'il a alloué les intérêts à partir du 25 septembre 1881 ; qu'il a ainsi fait une exacte application des dispositions combinées de l'article 5 de la convention et de l'article 6 de la loi du 18 mai 1878 ;

*Sur les intérêts du cautionnement :*

Considérant que le conseil de préfecture, estimant que les 32.400 francs de rentes formant le reliquat du cautionnement auraient pu être remis à la compagnie, par application de l'article 5 de la convention de rachat, à partir du 25 septembre 1881, a alloué à la compagnie, de ce jour au 20 février 1891, date à laquelle la restitution du reliquat du cautionnement a été autorisée, une indemnité annuelle de 12.420 francs, représentant l'excédent des intérêts au taux légal sur le produit des rentes, avec intérêts à partir du 15 décembre 1884 et intérêts capitalisés au 31 août 1886, au 31 janvier 1888, au 4 février 1890 et au 5 février 1891 ;

Considérant que l'article 5 de la convention, qui règle les échéances de paiement du prix de rachat, n'est pas applicable à la restitution du cautionnement, régie par l'article 68 du cahier des charges ; que, si, d'après cet article, la compagnie avait droit au remboursement intégral du cautionnement dès l'entier achèvement des travaux, il a été constaté plus haut qu'au 25 septembre 1881 elle n'avait pas rempli tous ses engagements ; qu'ainsi c'est à tort que le conseil de préfecture a fait courir de cette date l'indemnité annuelle pour perte sur les intérêts ; que le ministre des Travaux publics soutient que cette allocation devrait partir seulement du 4 février 1890, date de la première demande qui aurait été formée à cet effet ;

Mais considérant qu'au 18 décembre 1886 la Compagnie a présenté une demande, relatée par les experts et comprise dans les annexes à leur rapport, visées par l'arrêté attaqué, en restitution du reliquat du cautionnement avec intérêts ; que, si l'état de l'instruction ne permet pas de déterminer avec précision l'époque de l'entier achèvement des travaux à la charge de la compagnie, il n'est pas douteux qu'ils étaient terminés à la date précitée ; qu'il y a donc lieu de décider que l'indemnité allouée à titre de complément d'intérêts courra du 18 décembre 1886 au 20 février 1891, avec intérêts des intérêts à partir du 31 janvier 1888, du 4 février 1890 et du 5 février 1891.

*Sur les frais d'expertise :*

Considérant que, dans les circonstances de l'affaire, c'est à tort

que le conseil de préfecture a mis lesdits frais en entier à la charge de la compagnie; qu'il y a lieu de décider que l'État en supportera un cinquième... (Sont supprimées les deux indemnités de 28.336 fr. 50 et de 11.837 fr. 50 allouées à la compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle à raison des modifications apportées au projet de tracé de l'embranchement et des condamnations que la compagnie a eu à subir envers ses entrepreneurs par suite de ces modifications. En conséquence, la somme allouée pour augmentation des frais généraux est réduite de 11.799 fr. 44 à 8.585 fr. 51. La Compagnie remettra à l'État, conformément à son offre du 2 mai 1885, acceptée par le ministre des Travaux publics, le 24 juillet 1885, tous les dessins des ouvrages d'art qui sont en sa possession. L'indemnité annuelle de 12.420 francs allouée à titre de compléments d'intérêts sur le cautionnement courra du 18 décembre 1886. Les sommes échues au 31 janvier 1888, au 4 février 1890 et au 5 février 1891 seront capitalisées pour porter elles-mêmes intérêt à partir desdites dates. Ce compte sera arrêté au 20 février 1891. L'État supportera un cinquième des frais d'expertise. Arrêté réformé en ce qu'il a de contraire. Les intérêts du solde du prix de rachat seront capitalisés au 27 février 1894 et au 1er mars 1895 pour porter eux-mêmes intérêts à partir desdites dates. Surplus des conclusions rejeté.)

---

# (N° 295)

[7 février 1896]

*Communes. — Rues et places. — Plan général d'alignement. — Immeubles retranchables. — Demande d'exonération de la servitude de reculement. — Nouvel arrêté pris en ce sens. — Recours devenu sans objet.* (*Duchein*, 1re *esp.*) — (Sieur Duchein et autres).

*Maison retranchable en grande partie; refus d'autoriser l'exécution de réparations. — L'arrêté par lequel le maire refuse à des riverains l'autorisation de réparer des immeubles compris pour la plus grande partie dans les nouvelles limites d'une voie publique,*

*par le motif que ces immeubles seraient frappés de la servitude de reculement, est entaché d'excès de pouvoir. (Duchein, 2e esp.).* (*).

*— Décision du maire. — Recours au préfet et au ministre. — Absence de décision. — Recours au conseil d'État. — Le silence du préfet et du ministre pendant plus de quatre mois sur une réclamation contre un arrêté d'un maire refusant l'autorisation d'exécuter des travaux de réparations à un immeuble retranchable équivaut à une décision de rejet permettant un recours au conseil d'État par application du décret du 2 novembre 1864. (Duchein, 2e esp.)* (**).

1re ESP. — Sieurs Duchein, Armelin et autres.

CONSIDÉRANT que, par un arrêté du 4 juin 1895, le préfet du département de la Haute-Garonne a décidé que les alignements approuvés par son précédent arrêté du 21 avril 1894, et qui ont pour objet l'élargissement et le redressement du boulevard du Midi entre les points A et C au droit des immeubles portant les nos 1 à 7 et 8 à 22 du plan des lieux, ne pourraient recevoir leur exécution qu'après que la ville de Saint-Gaudens aurait été spécialement autorisée à acquérir soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, les immeubles précités et que jusque-là lesdits immeubles ne seraient point assujettis aux servitudes de voirie établies par les règlements en vigueur ;

Considérant que, par ledit arrêté, le préfet a donné satisfaction à la requête des sieurs Bize et autres, tendant à ce que l'arrêté du 21 avril 1894 fût ou annulé ou complété par l'addition de la disposition précitée ; qu'ainsi leur pourvoi est devenu sans objet... (Il n'y a lieu de statuer.)

2e ESP. — Époux Duchein.

CONSIDÉRANT qu'il résulte de l'instruction et notamment du plan joint au dossier qu'au 25 octobre 1892, date à laquelle le maire de la ville de Saint-Gaudens a refusé aux époux Duchein l'autorisation de réparer et d'exhausser leur maison sise boulevard du Midi, cet immeuble ne formait pas saillie sur les alignements de cette voie tels qu'ils étaient fixés par l'ordonnance du 28 mars 1847 approuvant le plan général des alignements de la ville ; que, dès lors, le maire ne pouvait, sans excéder ses pouvoirs, rejeter la

(*) Voy. *Table décennale*, 1885-1894, t. I, p. 179, v. *Communes*, n° 756.

(**) Voy., en sens contraire, Laferrière, *Traité de la Juridiction administrative*, t. II, p. 429 ; — Rap., t. I, p. 450 (*Idem*).

demande des requérants à raison de l'élargissement projeté du boulevard du Midi au droit de leur immeuble... (Arrêté annulé.)

---

# (N° 296)

[7 février 1896]

*Dettes de l'État. — Canal. — Approfondissement. — Dommages aux usines. — Déchéance quinquennale. — Compétence. — Procédure.* — (Sieurs Cornaille, Leroy et autres.)

*Les conseils de préfecture ne sont pas compétents pour statuer sur l'exception de déchéance quinquennale, opposée à une demande en dommages-intérêts, dont ils sont saisis. — Le ministre a seul qualité pour prononcer la déchéance* (*).

*Lorsque, dans ses observations sur un recours, un ministre oppose la déchéance quinquennale, ces observations constituent une décision susceptible de recours.*

*Le dommage causé à des usines par des prises d'eau, pour l'alimentation d'un canal, n'est pas un dommage successif, mais un dommage permanent; en conséquence, la demande d'indemnité est tardivement formée plus de cinq ans après l'exercice dans lequel ont été effectués les travaux d'approfondissement du canal qui ont augmenté le cube d'eau dérivée* (**).

Vu : 1° la requête sommaire et le mémoire ampliatif présentés par : 1° les sieurs Cornaille, Leroy et fils, propriétaires des moulins de Mesnières et de Selle, sis l'un à Mesnières et l'autre à Cambrai ; 2° la société Leconte-Dupont et fils, propriétaire de l'usine de Marcoing ; 3° le sieur Houdart, propriétaire actuel de l'usine de Noyelles, et le sieur Pagniez-Leleu, ancien propriétaire de l'usine ; 4° le sieur Duroyon, propriétaire de l'usine de Cautigneul ; 5° le sieur Wallerand, propriétaire du moulin de Proville ;

---

(*) Voy. Laferrière, *Traité de la Juridiction administrative*, 2e édit., t. II, p. 260, et les nombreux arrêts cités en note. — Aucoc, 3e édit., t. II, n° 599; — 28 mars 1885, ministre des Travaux publics. *Ann.* 1886, p. 7; — 22 novembre 1889, *Ann.* 1891, p. 965.

(**) Rapp., 20 décembre 1889, Bellanger, *Ann.* 1891, p. 1105 ; — 20 juin 1890, Delagogué, *Ann.* 1892, p. 484.

6° le sieur Mesnier-Lécluselle, propriétaire de l'usine du Plat à Cambrai, et, tendant à ce qu'il plaise au Conseil annuler — un arrêté en date du 18 janvier 1889, par lequel le conseil de préfecture du Nord a rejeté leur demande d'indemnité à raison du préjudice résultant pour leurs usines de l'augmentation du mouillage du canal de Saint-Quentin ; — *Ce faisant, attendu* que le conseil de préfecture était incompétent pour appliquer à la réclamation des requérants la déchéance édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 ; que cette déchéance ne pouvait être opposée que par le ministre, et non par un ingénieur des ponts et chaussées ni par le préfet; que, au fond, la déchéance ne pouvait être encourue à raison de la nature de la demande, renvoyer les parties devant le conseil de préfecture pour être statué ce qu'il appartiendra, après l'expertise ordonnée par le conseil de préfecture et condamner l'État aux dépens ;

Vu les observations présentées par le ministre des Travaux publics, et par lesquelles le ministre conclut à l'annulation pour incompétence de l'arrêté attaqué et déclare atteinte de la déchéance quinquennale la réclamation des requérants, par les motifs : que le droit de créance pouvant appartenir aux usiniers contre l'État aurait pris naissance au mois de janvier 1855, et que le conseil de préfecture n'a été saisi que le 13 décembre 1865;

Vu : 2° la requête pour : 1° les sieurs Cornaille, Leroy et fils, propriétaires des moulins de Mesnières et de Lille ; 2° le sieur Repaire, propriétaire de l'usine de Proville ; 3° la société Leconte-Dupont et fils, propriétaire de l'usine de Marcoing; 4° le sieur Houdart, propriétaire de l'usine de Noyelles et le sieur Pagnier-Leleu, ancien propriétaire; 5° le sieur Labbé, propriétaire de l'usine de Brutigneul, le sieur Christian, en qualité de syndic de la faillite du sieur Boone-Harduin et autres ; 6° le sieur Labbé, propriétaire de l'usine du Plat, et tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler pour excès de pouvoir, violation de la loi et incompétence, en réservant aux requérants toute demande en dommages-intérêts, une décision en date du 24 juillet 1891 prise par le ministre des Travaux publics dans ses observations sur le recours enregistré sous le n° 72.199 et par lequel il déclare opposer aux demandes d'indemnité des requérants la déchéance édictée par l'article 9 de la loi du 29 janvier 1831 ; — *Ce faisant, attendu* que la déchéance de la loi de 1831 ne peut être opposée tant qu'il y a contestation sur la nature, les causes de la créance, et sur la date où elle a pris naissance; que, d'autre part, les dommages dont s'agit sont des dommages annuels ; que, si, par suite, la déchéance pouvait

être encourue, elle ne pourrait l'être pour les années écoulées depuis 1861, la réclamation ayant été formée en 1865 ; que la déchéance ne peut être opposée, les dommages étant intermittents et variables ; que le ministre soutient que le dommage a été causé dès 1855, des arrêtés préfectoraux ayant élevé le mouillage du canal de Saint-Quentin à 2 mètres; que ces arrêtés n'ont pas été notifiés aux requérants; que, en tout cas, il n'est pas établi que le dommage ait été causé en 1855 ; que, au contraire, le dommage est causé tous les ans et chaque fois que l'État viole les contrats passés avec les usiniers;

Vu le mémoire en défense présenté pour le ministre des Travaux publics, et tendant au rejet de la requête, par les motifs que l'augmentation de mouillage du canal de Saint-Quentin décidée par arrêté ministériel du 21 décembre 1854 et réalisée en janvier 1855 a été portée à la connaissance des intéressés dès cette époque; que, en fait, cette augmentation n'a pas augmenté le débit des prises d'eau et n'a causé aucun dommage aux requérants ; que la déchéance peut être opposée à toute créance, quelles que soient sa nature et son origine; que les dommages, s'il en a été causé, ne sont pas intermittents et variables, mais sont permanents et définitifs, le niveau du plan d'eau n'ayant pas été modifié depuis 1855; qu'il ne peut être davantage question de dommages annuels, qu'en effet le préjudice pouvant résulter de l'augmentation de prise d'eau est un préjudice immédiat et définitif se traduisant par une diminution de la valeur des usines; que, dans l'espèce, la consommation d'eau n'aurait pu s'accroître que d'une quantité constante pour chaque année, par suite de l'évaporation et des filtrations; que, au surplus, la créance était atteinte de la déchéance en 1865; que la réclamation n'a pu y faire obstacle; que la déchéance peut être opposée en tout état de cause ; qu'enfin l'arrêté ministériel du 22 décembre 1854 et les arrêtés préfectoraux du 3 janvier 1855 ont reçu toute la publicité nécessaire;

Vu la loi du 29 janvier 1831 ;

Vu la loi du 16 septembre 1807 ;

Considérant que les requêtes ci-dessus visées sont connexes et qu'il y a lieu de les joindre pour y être statué par une même décision;

Considérant qu'aucune disposition législative n'attribue aux conseils de préfecture la connaissance des questions de déchéance que peuvent soulever les demandes en paiement formées contre l'État; que l'application des dispositions qui prononcent des déchéances contre les créanciers de l'État a été réservée par la

loi ci-dessus visée du 29 janvier 1831 aux ministres compétents, sauf recours au conseil d'État contre les décisions desdits ministres; qu'ainsi le conseil de préfecture était incompétent pour statuer sur l'exception de déchéance opposée par l'administration à la demande des sieurs Cornaille-Leroy et autres, et que, par suite, son arrêté doit être annulé ;

Mais considérant que le ministre des Travaux publics, dans des observations signées par lui et présentées à l'occasion du pourvoi formé devant le conseil d'État contre l'arrêté susvisé du conseil de préfecture du Nord, en date du 18 janvier 1889, oppose à la demande des requérants la déchéance quinquennale et que ses conclusions doivent être assimilées à une décision susceptible d'être déférée au conseil d'État ; que, dès lors, il y a lieu de rechercher si la déchéance de la loi du 29 janvier 1831 a été avec raison appliquée;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les conventions passées par la Compagnie concessionnaire du canal de Saint-Quentin, à laquelle l'État a été substitué en 1849, avec les propriétaires d'usines sur l'Escaut, lui donnaient le droit de prendre dans l'Escaut l'eau nécessaire pour maintenir dans le canal un mouillage, ou niveau d'eau, de $1^{m},65$;

Considérant que, si les choses étaient restées en l'état, aucune des causes de dommages alléguées par les requérants ne pourrait ouvrir à leur profit droit à une indemnité ;

Mais considérant que la décision ministérielle du 21 décembre 1854 a prescrit de porter de $1^{m},65$ à 2 mètres le mouillage du canal et a ainsi modifié la situation antérieure; que l'augmentation du mouillage a été réalisée en janvier 1855 et que, par suite, si les requérants prétendaient que cette mesure entraînait pour eux des conséquences dommageables, c'était dans le délai de cinq ans à partir du 1er janvier 1855 qu'ils devaient former leur réclamation ;

Considérant, d'ailleurs, que dans leur mémoire introductif d'instance, les sieurs Corneille-Leroy et autres ne demandaient pas la réparation de dommages successifs qui se seraient produits à des époques variables et indéterminées, mais réclamaient l'allocation d'une somme de 450.000 francs pour le préjudice passé et futur résultant pour eux de l'augmentation de mouillage ; que de ce qui précède il résulte que la réclamation présentée le 13 décembre 1865 a été à bon droit déclarée, par la décision ministérielle attaquée, atteinte de la déchéance édictée par la loi du 29 janvier 1831... (Arrêté annulé. Recours contre la décision qui oppose la déchéance de la loi du 29 janvier 1831, rejeté.)

# (N° 297)

[7 février 1896]

*Travaux publics communaux. — Marché couvert. — Décompte.* — (Sieur Auray contre ville de Lorient.)

*Approvisionnements. — Bois et sacs omis au décompte; rectification (III).*

*Résiliation régulièrement prononcée : l'entrepreneur n'a pas rempli les conditions de son marché; ses travaux défectueux se sont effondrés; — de plus, il n'a pas obtempéré aux ordres qu'il recevait (I et II).*

*Sujétions. — Rejet. — Absence de réclamation dans le délai fixé au cahier des charges; installation défectueuse de la décharge publique: fait connu avant l'adjudication; — retard dans la remise des terrains destinés au dépôt des matériaux; — indemnités à des ouvriers pour un accident dû à la faute de l'entrepreneur (IV).*

*— Sujétions admises. — Ordre de service ayant nécessité l'interruption des maçonneries; modification au projet ayant restreint l'espace destiné au dépôt de pierres (IV).*

*Travaux effondrés par la faute de l'entrepreneur, non-lieu de les porter au décompte (III).*

*Travaux non prévus. — Enlèvement d'une couche d'asphalte : non-lieu à payer ce travail dont l'entrepreneur a été suffisamment indemnisé par la vente qu'il a faite de ces matériaux (III).*

# (N° 298)

[7 février 1896]

*Voirie (Grande). — Travaux de défense contre les inondations. — Contravention. — Exception de propriété. — Sursis.* — (Sieur Redortier.)

*Procédure. — Omission de statuer; compétence. — Le conseil de préfecture statue suffisamment sur une question de compétence*

*dont il est saisi, lorsqu'il applique une disposition de loi qui lui attribue compétence en la matière.*

*— Contravention. — Question préjudicielle de propriété. — Lorsque des dégradations sont faites à des digues de défense contre les inondations, le conseil de préfecture ne doit pas surseoir à statuer jusqu'à ce que la question de propriété des digues ait été tranchée par l'autorité judiciaire* (*).

*La circulation de voitures lourdement chargées sur une digue de défense contre les inondations constitue une contravention de grande voirie* (**).

Vu la requête présentée par le sieur Justinien Redortier, demeurant à Puyvert (Vaucluse)... tendant à ce qu'il plaise au conseil annuler — un arrêté en date du 19 août 1892, par lequel le conseil de préfecture du département de Vaucluse, statuant sur un procès-verbal de contravention dressé contre lui pour avoir construit sans autorisation une rampe d'accès sur la digue du Moulin-Neuf, dépendant du syndicat de la Durance à Puyvert, l'a condamné à supprimer cette rampe d'accès et aux frais du procès-verbal; — *Ce faisant, attendu* que le syndicat n'a jamais acquis les terrains appartenant actuellement au sieur Redortier et sur lesquels est construite la digue du Moulin-Neuf, et qu'ainsi le sieur Redortier avait le droit de construire, pour faciliter l'écoulement des produits de sa propriété, la rampe d'accès qui a donné lieu au

---

(*) Lorsque l'ouvrage public est achevé, il y a incorporation au domaine public de tous les terrains sur lesquels il est établi ; les propriétaires qui n'ont pas été réglés du prix de leurs terrains n'ont plus qu'un droit à indemnité. — Voy. 29 mai 1867, Lebourg, *Ann.* 1868, p. 812; — 22 août 1868, Taxil, *Ann.* 1868, p. 1550; — 10 mai 1878, Vincent, *Ann.* 1879, p. 763; — 13 avril 1883, Fleury, *Ann.* 1884, p. 25 et les renvois en note.

(**) Les contraventions à la police de la conservation des travaux d'endiguement prévus par l'article 27 de la loi du 16 septembre 1807 n'existent qu'à la double condition qu'il s'agisse d'un travail public et qu'il y ait dommage ; — 18 juin 1856, Dussolier, *Ann.* 1857, p. 16; — 8 février 1868, Campana, *Ann.* 1868, p. 965; — 3 août 1866, Lemaire, *Ann.* 1868, p. 193; — 19 décembre 1867, Marais de Boere, *Ann.* 1868, p. 942. — Or, dans l'espèce, le caractère de travail public résultait de ce que la digue avait été construite après approbation ministérielle donnée en exécution de la loi du 28 mai 1858. — Quant au dommage, il consistait en ce que le contrevenant avait fait empierrer une partie de la crête de la digue et s'en servait comme d'un chemin sur une longueur de plus de 200 mètres.

procès-verbal dressé contre lui; le décharger des condamnations prononcées contre lui;

Vu les observations présentées par le ministre des Travaux publics tendant au rejet du pourvoi par les motifs que le sieur Redortier n'a nullement justifié du prétendu droit qu'il aurait de construire la rampe dont s'agit; qu'ainsi c'est avec raison que le conseil de préfecture n'a pas sursis à statuer; que, d'autre part, la digue du Moulin-Neuf, qui a été construite, après approbation ministérielle du 25 février 1859, par un syndicat de défense contre les inondations constitué par décret du 5 septembre 1851, est un ouvrage qui fait partie de la grande voirie; qu'ainsi le sieur Redortier, qui ne nie pas la matérialité du fait qui lui est reproché, a été avec raison poursuivi et condamné en vertu de la législation qui régit la grande voirie et qu'il lui appartenait de réclamer aux tribunaux compétents le paiement du terrain occupé et une indemnité pour le dommage causé à l'exploitation de son domaine ;

En la forme :

Considérant qu'il résulte des termes mêmes de l'arrêté attaqué qu'il a statué sur toutes les conclusions prises par le sieur Redortier ;

Au fond :

Considérant qu'il est établi par le procès-verbal susvisé que le sieur Redortier a fait construire une rampe d'accès sur la digue du Moulin-Neuf, laquelle fait partie du système de défense contre les eaux de la Durance; qu'il résulte de l'instruction que, grâce à cette rampe, il a fait circuler sur la digue dont s'agit, des voitures lourdement chargées, circulation qui est de nature à compromettre la conservation de cet ouvrage ;

Considérant que le sieur Redortier n'a pas contesté la matérialité du fait relevé par le procès-verbal susvisé et qui constitue une contravention à l'article 27 de la loi du 16 septembre 1807, dont il appartenait au conseil de préfecture de connaître par application des dispositions combinées dudit article et de la loi du 29 floréal an X; que, dès lors, c'est avec raison que le conseil de préfecture a statué, sans s'arrêter à l'exception de propriété soulevée par le sieur Redortier... (Rejet.)

---

# (N° 299)

[14 février 1896]

*Communes. — Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. — Répartition des dépenses. — Traitement de l'agent voyer. — Pouvoir du conseil général.* — (Communes de Générac, de Saint-Gilles et de Saint-Laurent-d'Aiguzes.)

*Le conseil général peut, sans excès de pouvoir, répartir entre les communes intéressées, par deux délibérations successives, d'une part les dépenses de construction et d'entretien des chemins vicinaux, d'autre part les frais de traitement de l'agent voyer, alors que la part contributive de chaque commune ne depasse pas celle qui pouvait légalement leur être réclamée.*

Considérant qu'il résulte de l'instruction et qu'il n'est pas contesté que les sommes mises à la charge des communes requérantes tant par la délibération du conseil général en date du 27 août 1894, à titre de contingent dans les dépenses de construction et d'entretien des chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun que par sa délibération du 29 août suivant, à titre de part contributive dans les dépenses du traitement des agents voyers, ne dépassent pas le maximum des dépenses qui pouvaient leur être légalement réclamées ; qu'aucune disposition de loi ou de règlement n'imposait au conseil général l'obligation de fixer par une seule et même délibération les contingents destinés à couvrir les dépenses de construction et d'entretien de ces chemins, ainsi que celles du traitement des agents voyers ; que, dès lors, les communes requérantes, dont les conseils municipaux avaient, d'ailleurs, été au préalable consultés par le conseil général, ne sont pas fondées à soutenir que ce conseil a excédé les pouvoirs qu'il tient de l'article 46, § 7, de la loi du 10 août 1871... (Rejet).

# (N° 300)

[14 février 1896]

*Travaux publics communaux. — Adduction d'eau.* — (Ville de Montélimar contre sieurs Dumolard et Viallet.)

*Agent de l'entrepreneur chargé par la ville du service de la distribution des eaux : rémunération à ce titre due par la Ville directement à l'agent et non aux entrepreneurs qui n'étaient pas chargés de ce service et ne sont pas cessionnaires des droits de l'agent (VI).*

*Entretien des travaux. — Décidé que la réparation des conduites obstruées ou rompues rentrait dans l'entretien payé à forfait (V).*

*— Allocation d'une indemnité pour l'entretien des travaux non compris au forfait (V).*

*— Entretien des travaux au-delà de l'époque prévue au traité; absence d'ordre ou de contrat : non-lieu à indemnité (V).*

*Forfait. — Augmentation du diamètre de la conduite, nécessitée par la bonne exécution de l'ouvrage : indemnité due (III).*

*— Travaux supplémentaires résultant du changement de tracé fait par l'entrepreneur dans son intérêt, laissés à sa charge (IV).*

*Intérêts dus à partir de l'époque prévue au traité, bien que les travaux ne fussent pas terminés; le retard est imputable à l'administration et non à l'entrepreneur (VII).*

*— Capitalisation des intérêts de plein droit, par application du marché (VIII).*

*Ouvrages supplémentaires commandés par les agents autorisés de la ville : travail dû (II, IV).*

*Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions successives des parties non visées; arrêté annulé en la forme; évocation (I).*

I. Considérant que l'arrêté attaqué se borne à viser le mémoire introductif d'instance des sieurs Dumolard et Viallet et la délibération du conseil municipal en réponse, sans viser à leurs dates et sans analyser les conclusions ultérieures des parties, qu'ainsi il n'a pas été satisfait aux prescriptions de l'article 48 de la loi

du 22 juillet 1889; que ledit arrêté doit donc être annulé pour vice de forme ;

Mais considérant que l'affaire est en état, qu'il y a donc lieu d'évoquer et de statuer immédiatement au fond sur les conclusions des parties telles qu'elles ont été précisées par la Ville dans le mémoire du 2 mars 1876, et par les sieurs Dumolard et Viallet dans leur dernier mémoire du 27 avril 1893 devant le conseil de préfecture ;

II. *En ce qui concerne le décompte des travaux :*

Considérant que la Ville reconnaît devoir, en sus de la somme de 200.000 francs stipulée par le contrat, celle de 13.445 fr. 09 ; qu'elle conteste, au contraire devoir les autres sommes, réclamées par les entrepreneurs et qui s'élèvent au total à 6.622 fr. 75;

III. *Sur la réclamation des entrepreneurs relative aux tuyaux livrés pour la gare et à divers travaux exécutés en régie :*

Considérant qu'il résulte de l'instruction que les sommes de 637 francs et de 148 fr. 35 réclamées représentent bien les prix d'ouvrages supplémentaires commandés par les agents autorisés de la Ville; qu'elles doivent donc être payées par cette dernière ;

IV. *Sur la réclamation tendant à faire entrer, dans le compte des ouvrages qui ne sont pas rémunérés par l'allocation de* 200.000 *francs, stipulés au contrat, le supplément d'épaisseur du syphon du Roubion non seulement, ainsi que cela a été fait, au-dessus de* $0^m,18$, *mais au-dessus de* $0^m,17$ :

Considérant que l'article 2, § 6, du traité dispose que l'épaisseur moyenne du syphon a été réglée à $0^m,17$ ; que, si la conduite exécutée avec les épaisseurs données par la formule acceptée dépasse comme épaisseur moyenne $0^m,18$, le surplus sera compté à raison de 60 francs par mètre cube de béton excédant; qu'on doit entendre cette disposition en ce sens que la Ville doit payer l'épaisseur excédant $0^m,18$ et non $0^m,17$, comme le prétendent les entrepreneurs; que leur réclamation de ce chef doit donc être rejetée ;

*Sur la réclamation relative à l'augmentation de diamètre de la conduite de la porte de Frest :*

Considérant que l'article 2, § 7, du traité portait que cette conduite aurait un diamètre de $0^m,22$; qu'il résulte du rapport de l'ingénieur chargé de la direction des travaux qu'il a été nécessaire, pour assurer le service de la distribution des eaux, de porter ce diamètre à $0^m,25$; que les entrepreneurs sont, dans ces circonstances, fondés à réclamer le prix de la différence entre la con-

duite prévue et la conduite exécutée ; et qu'il résulte de l'instruction que la somme de 1.200 francs demandée de ce chef n'est pas exagérée ; qu'il y a donc lieu de l'allouer aux entrepreneurs ;

V. *Sur la réclamation relative à 4 dégorgeoirs de syphons et regards en sus des 3 prévus et à 5 robinets-vannes placés en sus des 6 que prévoyait le marché :*

Considérant, d'une part, qu'aux termes de l'article 3, § 3, du traité, il était facultatif pour les sieurs Dumolard et Viallet de modifier à leur gré le tracé de la conduite d'amenée des eaux jusqu'au point où elle devait se relier au réseau des conduites de distribution ; qu'usant de cette faculté, ils ont modifié le tracé projeté par la Ville, ce qui a eu pour conséquence de les obliger à poser un nombre de syphons plus considérable que celui prévu au projet ; que la pose d'appareils dégorgeoirs aux points bas des syphons a été la conséquence nécessaire de la conduite dans les conditions adoptées par les entrepreneurs, et que ce travail est, par suite, rémunéré par l'allocation de la somme fixée à forfait pour les ouvrages énumérés au marché et au nombre desquels figure la conduite d'amenée des eaux ;

Considérant, d'autre part, que les entrepreneurs n'avaient pas, en ce qui concerne la distribution des eaux en ville, la même faculté de modifier à leur gré le plan prévu, qu'il résulte de l'instruction qu'alors que le projet prévoyait 6 robinets vannes sur les conduites de distribution, les sieurs Dumolard et Viallet ont dû, sur l'ordre de l'ingénieur directeur des travaux, en poser 11, et que la pose des 5 robinets-vannes supplémentaires, qui ont été commandés en vue de donner à la Ville de nouvelles facilités pour le service des eaux, constitue bien un travail en dehors de ceux qui devaient être rémunérés par l'allocation de la somme dont il a été ci-dessus parlé ;

Considérant qu'il résulte de l'instruction que la somme de 1.162 francs réclamée pour les 5 robinets-vannes supplémentaires n'est pas exagérée, qu'il y a donc lieu de condamner la Ville à payer cette somme aux entrepreneurs ;

VI. *En ce qui concerne les difficultés relatives à l'application de l'article 10 du traité, c'est-à-dire, d'une part, à l'étendue de l'obligation d'entretien imposée aux entrepreneurs, et, d'autre part, aux sommes dues par la Ville, pour cet entretien :*

Considérant que ledit article dispose « que les sieurs Dumolard et Viallet resteront pendant douze ans chargés de l'entretien de leurs travaux et recevront pour cela une somme annuelle de 500 francs et qu'ils seront tenus d'avoir en ville un homme de

métier pour réparer toutes les avaries, excepté celles provenant des cas de force majeure dans lesquels est comprise l'incrustation des tuyaux » ;

Considérant que l'accident de 1874, qui a consisté dans la rupture de quelques mètres de tuyaux à la suite d'un coup de bélier, ainsi que celui de 1879, qui a eu pour cause l'obstruction d'une conduite par des touffes de racines qui s'y sont développées ne rentrent pas dans les cas exceptionnels prévus par la dernière partie de cette disposition ; qu'ainsi la réparation de ces avaries incombait aux entrepreneurs ;

Considérant que la somme de 500 francs pour l'entretien annuel des travaux dont il est parlé dans l'article 10 du traité avait été fixée en vue des travaux spécifiés au contrat, et dont le montant s'élevait à 200.000 francs; que, des travaux supplémentaires ayant été exécutés à concurrence de 16.592 fr. 44, les entrepreneurs sont fondés à réclamer une allocation supplémentaire pour l'entretien de ces travaux, et que la somme de 44 francs qu'ils réclament n'est pas exagérée ; qu'il y a donc lieu de fixer à 544 francs le montant de la somme à payer annuellement pour l'entretien des travaux par la Ville ;

Considérant que, la Ville ne justifiant pas que l'entretien ait été défectueux, ladite somme est due sans aucune retenue, aux termes du contrat pendant douze ans, lesquels ont commencé à courir le jour de la réception provisoire, c'est-à-dire le 5 octobre 1871, et ont pris fin le 5 octobre 1883;

Considérant que les sieurs Dumolard et Viallet demandent, en outre l'allocation de la même prime d'entretien du 5 octobre 1883 au 5 avril 1893 ;

Considérant que pendant cette période les sieurs Dumolard et Viallet n'étaient pas tenus de l'entretien en vertu de leur marché et qu'ils ne justifient pas en avoir été chargés par une convention nouvelle; que leur demande doit donc être rejetée; qu'en conséquence de ce qui précède, la Ville doit être condamnée à payer seulement la somme de 6.528 francs pour l'entretien pendant la période comprise entre le 5 octobre 1871 et le 5 octobre 1883 ;

VII. *En ce qui concerne le traitement de l'agent de distribution :*

Considérant que les sieurs Dumolard et Viallet n'étaient pas chargés du service de distribution des eaux; que, si l'agent avec lequel ils ont traité pour l'entretien des travaux a été employé par la Ville, les requérants n'étaient pas obligés de le rémunérer de ses services municipaux ; qu'ils ne justifient pas d'une cession

régulière des droits de cet employé contre la Ville, et n'ont dès lors pas qualité pour répéter les sommes que celle-ci aurait pu lui devoir ;

VIII. *Sur la demande des entrepreneurs tendant à faire courir à partir du 1er octobre 1870 les intérêts de la somme de 200.000 francs et sur leur demande de dommages-intérêts à raison du retard apporté à l'achèvement des travaux :*

Considérant qu'il résulte des dispositions des articles 1 et 9 du traité que les travaux devaient être exécutés et terminés dans un délai de neuf mois qui expirait le 1er août 1870, et que la somme de 200.000 francs stipulée dans le contrat devait produire intérêts à 5 0/0 à partir du jour de la réception provisoire fixée à l'expiration du deuxième mois après l'achèvement des travaux ;

Considérant qu'il est établi par l'instruction que les entrepreneurs avaient fait toutes diligences pour terminer les travaux à la date ci-dessus indiquée du 1er août 1870 et qu'à cette époque ils avaient exécuté, à l'exception toutefois de travaux de parachèvement peu importants, toutes les parties d'ouvrages pour lesquelles l'occupation de terrains à exproprier n'avait pas été nécessaire, et que le retard apporté à la procédure suivie en vue d'arriver à l'expropriation de ces terrains a seul empêché les sieurs Dumolard et Viallet de mettre les travaux en état de réception à la date fixée par le contrat; que ce retard ne leur est pas imputable et qu'ils sont fondés à se prévaloir des dispositions précitées, ainsi que de l'article 4 de leur contrat pour réclamer à la Ville les intérêts, à partir du 5 octobre 1871, de la somme de 200.000 francs représentant le montant de leurs déboursés à cette date : qu'il y a lieu dans cette mesure d'accueillir leur demande ;

Considérant qu'il résulte de ce qui précède que la somme due par la Ville à la date de la réception provisoire, c'est-à-dire le 5 octobre 1871, en y comprenant les intérêts pendant un an de la somme de 200.000 francs, était de 226.592 fr. 44 ; que cette dernière somme doit produire intérêts à partir de ladite date par application de l'article 9 du traité; que la Ville doit, en outre, aux entrepreneurs 6.528 francs pour l'entretien des travaux pendant douze ans, mais que les intérêts de cette somme à laquelle les dispositions de l'article 9 ne sont pas applicables ne peuvent courir que du jour de la demande, c'est-à-dire du 5 mars 1894; qu'il y a donc lieu d'allouer ces intérêts à partir de cette dernière date pour les annuités d'entretien qui n'auraient pas été acquittées antérieurement ;

IX. *Sur les intérêts des intérêts de la somme de* 226.592 *fr.* 44 :

(Arrêté annulé pour vice de forme. La Ville paiera aux sieurs Dumolard et Viallet, pour les travaux exécutés par eux, et les intérêts de leurs déboursés pendant l'année qui a précédé la réception provisoire, 226.592 fr. 44 ; ladite somme portera intérêts à partir du 5 octobre 1871 ; les annuités touchées par ces entrepreneurs seront appliquées aux intérêts échus aux dates de paiements, le surplus sera imputé sur le capital. Les intérêts de ce qui restait dû à la date du paiement de la dernière annuité sur la somme de 226.592 fr. 44 seront capitalisés un an après, et chaque année ensuite les intérêts seront capitalisés à la même date pour produire eux-mêmes intérêts, jusqu'à parfait paiement. La Ville paiera, en outre, pour douze années d'entretien, du 5 octobre 1871 au 5 octobre 1883, la somme de 6.528 francs avec les intérêts à partir du 5 mars 1894, pour la partie de cette somme qui n'aurait pas été acquittée antérieurement sur les crédits ouverts au budget de la Ville pour l'entretien. Ville condamnée aux dépens.)

---

# PERSONNEL

# (N° 301)

## I. — INGÉNIEURS.

### 1° DÉCORATIONS.

*Décret du* 29 *décembre* 1896. — M. **Vainet** (Émile), Ingénieur en Chef de 1re classe, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre de la Guerre).

*Décret du* 31 *décembre.* — M. **Martin** (Jules), Inspecteur Général de 2e classe en retraite, est promu au grade d'Officier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Grand Chancelier).

*Idem.* — M. **Fontaneilles** (Marcel), Ingénieur ordinaire de 2e classe, est nommé Chevalier de l'Ordre national de la Légion d'Honneur (sur la proposition du Ministre des Colonies).

### 2° AVANCEMENTS.

*Arrêté du* 8 *décembre* 1896. — Sont élevés à la 1re classe de leur grade, pour prendre rang à dater du 1er janvier 1897, les Ingénieurs ordinaires de 2e classe ci-après désignés, détachés au Ministère des Colonies, savoir :

MM. **Fontaneilles** (Marcel),
**Godard** (Louis).

### 3° SERVICES DÉTACHÉS.

*Arrêté du* 26 *novembre* 1896. — M. **Dusuzeau**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Compiègne, au ser-

vice ordinaire du département de l'Oise et au service de la navigation entre la Belgique et Paris, est mis à la disposition du Préfet du département de la Somme, pour remplir les fonctions d'Agent voyer en Chef de ce département.

M. **Dusuzeau** sera considéré comme étant en service détaché.

*Arrêté du 3 décembre.* — M. **Michel** (Gaston), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Rennes, au service ordinaire du département d'Ille-et-Vilaine et à divers services de navigation et de chemins de fer, est mis à la disposition de M. le Maire de Nantes, pour être chargé des travaux d'assainissement de cette ville.

M. **Michel** sera considéré comme étant en service détaché.

*Arrêté du 14 décembre.* — M. **Stellet**, Ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Toulouse, au service ordinaire du département de la Haute-Garonne et à divers services de navigation, est mis à la disposition du Ministre de la Marine, pour être attaché au service des travaux hydrauliques du port militaire de Toulon.

M. **Stellet** est placé dans la situation de service détaché.

*Arrêté du 15 décembre.* — M. **Dubois** (Paul), Ingénieur ordinaire de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Ardèche et au service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Gros**, est mis à la disposition du Gouvernement tunisien pour être attaché au service des travaux publics de la Régence.

M. **Dubois** sera considéré comme étant en service détaché.

### 4° CONGÉ RENOUVELABLE.

*Arrêté du 30 novembre 1896.* — M. **Mayer** (Émile), Ingénieur en Chef de 2e classe, est maintenu, sur sa demande, dans la situation de congé renouvelable pour une nouvelle période de cinq ans et autorisé à rester au service de la Compagnie des chemins de fer de l'Est-Algérien, en qualité de Directeur, à la résidence de Paris.

### 5° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **Dehargne**, Inspecteur Général honoraire en retraite..... | 10 avril 1896. |

### 6° DÉCISIONS DIVERSES.

*Arrêté du 23 novembre 1896.* — **M. Barbet,** ingénieur ordinaire de 1re classe attaché, à la résidence de Douai, au service ordinaire du département du Nord et à divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Du Boys,** appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Vosges ;

2° Service du canal de l'Est — branche Sud ;

3° Service du contrôle des études et travaux des chemins de fer de Contrexéville à Châtenois, de Jussey à Gray et de Gerbéviller à Bruyères.

**M. Barbet** remplira les fonctions d'Ingénieur en chef.

*Idem.* — **M. Pierret,** Ingénieur ordinaire de 2e classe, chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Clermont (Oise) et du 2e arrondissement du service du canal latéral à l'Oise et de la rivière d'Oise canalisée, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Compiègne et du 1er arrondissement du service de navigation ci-dessus désigné, en remplacement de **M. Dusuzeau,** mis en service détaché.

*Idem.* — **M. Caldaguès,** Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence d'Angers, au service ordinaire du département de Maine-et-Loire, au service de la navigation de la Maine et au contrôle des études et travaux du chemin de fer de Beslé à Guéméné et à La Chapelle-sur-Erdre, est chargé du service ordinaire de l'arrondissement de Clermont (Oise) et du 2e arrondissement du service du canal latéral à l'Oise et de la rivière d'Oise canalisée, en remplacement de **M. Pierret,** appelé à une autre destination.

*Arrêté du 26 novembre.* — **M. Barrat** (Émile), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Cher et à divers services de navigation et de chemins de fer, est chargé, à la résidence de Châteaulin, des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Lefolcalvez,** appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire et maritime du département du Finistère — arrondissement du Centre ;

2° Service du canal de Nantes à Brest — 2e section — 3e arrondissement;

3° Service de chemins de fer confié à M. l'Ingénieur en Chef **Considère**, 3e arrondissement (ligne de Carhaix à Châteaulin).

M. **Barrat** remplira les fonctions d'Ingénieur ordinaire.

*Arrêté du 10 décembre.* — M. **Delage**, Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Limoges, au service ordinaire du département de la Haute-Vienne et aux services de chemins de fer respectivement confiés à MM. les Ingénieurs en Chef **Tourtay** et **Jullien**, est attaché, en outre, au service des études du chemin de fer du Dorat à Magnac-Laval (M. **Jullien**, Ingénieur en Chef).

*Arrêté du 14 décembre.* — M. **Arnaud** (Marius), Ingénieur ordinaire de 2e classe attaché, à la résidence de Bourg, au service ordinaire du département de l'Ain et au service du chemin de fer de Saint-Claude à La Cluse, est attaché, en outre, au service du Contrôle des travaux de la ligne de Collonges à Divonne, en remplacement de M. **Bourgeois**, Ingénieur ordinaire de 3e classe, à Thonon, qui reste exclusivement attaché au service ordinaire du département de la Haute-Savoie et au service du chemin de fer de Cluses à Saint-Gervais et à la frontière.

*Idem.* — M. **de Basire**, Inspecteur Général de 2e classe, chargé du 7e arrondissement d'Inspection générale, est nommé Membre de la Commission des Annonces des crues, en remplacement de M. **Lax**, nommé Directeur du Contrôle des chemins de fer du Midi.

*Idem.* — Le service du Contrôle de l'exploitation des lignes de Saint-Jean-d'Angély à Cognac, à Civray et à Marans (Compagnie des chemins de fer départementaux), est rattaché, savoir:

1° Pour le contrôle de la voie et des bâtiments:

Au 3e arrondissement d'Ingénieur des Ponts et Chaussées du réseau de l'État;

2° Pour le contrôle de l'exploitation technique:

Au 3e arrondissement d'Ingénieur des Mines du réseau de l'État;

3° Pour le contrôle commercial:

A la 2e circonscription d'Inspecteur du réseau de l'État.

Il sera statué ultérieurement sur l'organisation de la surveillance administrative du réseau.

*Arrêté du 15 décembre.* — **M. Zurcher,** Ingénieur en Chef de 2e classe, en congé sans traitement, est remis en activité et chargé des services ci-après désignés, en remplacement de **M. Robert,** appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département des Basses-Alpes;

2° Service des chemins de fer de Digne à Saint-André, Saint-André à Puget-Théniers, Saint-André à Barcelonnette par la Javie et Seyne, Chorges à Barcelonnette.

*Arrêté du 19 décembre.* — **M. Poisson,** Ingénieur ordinaire de 1re classe, actuellement attaché, à la résidence de Niort, au service ordinaire du département des Deux-Sèvres et à divers services de navigation et de chemins de fer, est attaché, à la résidence d'Angers, aux services ci-après désignés, en remplacement de **M. Caldaguès,** appelé à une autre destination, savoir :

1° Service ordinaire du département de Maine-et-Loire — arrondissement du Nord;

2° Service de la navigation de la Maine;

3° Contrôle des travaux du chemin de fer de Beslé à Guéméné et à La Chapelle-sur-Erdre.

*Décision du 24 décembre.* — **M. Larivière** (Gustave), Conducteur principal à Douai, est chargé de l'intérim du service ordinaire de l'arrondissement de Douai et du 2e arrondissement du service des voies navigables du Nord et du Pas-du-Calais, jusqu'à la désignation du successeur de **M. Barbet,** appelé à remplir les fonctions d'Ingénieur en Chef.

---

## II. — CONDUCTEURS.

---

### 1° NOMINATIONS.

Sont nommés Conducteurs de 4e classe, les candidats déclarés admissibles dont les noms suivent :

10 *décembre* 1896. — **M. Juséo** (Jean), Commis, concours de 1884, — n° 101, Haute-Vienne, service des études et travaux du chemin de fer du Dorat à Magnac-Laval.

12 *décembre.* — **M. Charbonneau** (Émile), Commis, concours de 1893, — n° 11, Loiret, service des études et travaux du chemin de fer d'Étampes à la ligne d'Argent à Beaune-la-Rolande.

2° SERVICE DÉTACHÉ.

3 *décembre* 1896. — **M. Lejeune** (Jules), Conducteur de 4e classe, attaché au service ordinaire du département de l'Allier, est autorisé à entrer au service municipal de la Ville de Vichy.

Il sera considéré comme étant en service détaché.

3° CONGÉS.

19 *décembre* 1896. — **M. Montaut** (Victor), Conducteur de 2e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie de Fives-Lille, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

29 *décembre*. — **M. Mayer** (Léonce), Conducteur de 3e classe, en congé renouvelable au service de la Compagnie concessionnaire des travaux de la Ville de Marseille, est mis en congé sans traitement pour affaires personnelles.

4° DISPONIBILITÉ.

3 *décembre* 1896. — **M. Forcade** (Léon), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département des Basses-Pyrénées, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour raisons de santé jusqu'à son admission à la retraite.

14 *décembre*. — **M. Détenu** (Baptiste), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département d'Indre-et-Loire, est mis en disponibilité, avec demi-traitement pendant six mois, pour raisons de santé.

19 *décembre*. — **M. Sanson** (Adolphe), Conducteur de 2e classe, en retrait d'emploi, est mis en disponibilité avec demi-traitement pour défaut d'emploi.

5° DÉCÈS.

| | Date du décès. |
|---|---|
| **M. Chevalier** (Prosper), Conducteur principal, détaché au service des Travaux publics du Gouvernement égyptien..... | 10 juillet 1896 |
| **M. Laville** (Louis), Conducteur de 2e classe, Doubs, service du canal du Rhône au Rhin .... | 25 nov. 1896 |

| | Date du décès. |
|---|---|
| M. **Schandeller** (Émile), Conducteur de 2e classe, Saône-et-Loire, service du canal du Centre.... | 28 nov. 1896 |
| M. **Vincent** (Louis), Conducteur principal, Marne, service de la 3e section de la navigation de la Marne..... | 30 nov. 1896 |
| M. **Courbon** (Henri), Conducteur de 2e classe, en disponibilité pour raisons de santé..... | 30 nov. 1896 |

6° DÉCISIONS DIVERSES.

24 *octobre* 1896. — M. **Samson** (Jean), Conducteur de 4e classe, attaché au service maritime du département de la Manche, est nommé Élève externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

*Idem.* — M. **Claveille** (Joseph), Conducteur de 3e classe, attaché au service maritime du département de la Gironde, est nommé Élève externe à l'École nationale des Ponts et Chaussées.

23 *novembre.* — M. **Janton** (René), Conducteur principal attaché, dans le département du Puy-de-Dôme, au service du Contrôle de l'exploitation technique des chemins de fer d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, reste exclusivement attaché à ce dernier service.

8 *décembre.* — M. **Dutreil** (Ferdinand), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département de la Charente, au service des études et travaux du chemin de fer de Marmande à Angoulême, passe au service maritime du département de la Gironde.

14 *décembre.* — M. **Bris** (Louis), Conducteur de 2e classe, en congé sans traitement et nommé Inspecteur départemental du Travail dans l'Industrie, cesse de faire partie du Personnel des Ponts et Chaussées.

*Idem.* — M. **Laborde** (Pierre), Conducteur principal attaché, dans le département du Tarn, au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, passe au service ordinaire du même département.

*Idem.* — M. **Donnay** (Jules), Conducteur de 3e classe, attaché au service ordinaire du département de la Marne, est nommé Contrôleur-Comptable de 3e classe au service du Contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer de l'État.

14 *décembre.* — M. **Raucoules** (Jean), Conducteur principal, attaché au service ordinaire du département du Tarn, passe au service des études et travaux du chemin de fer d'Albi à Saint-Affrique, même département.

*Idem.* — M. **César** (Jean), Conducteur de 4e classe, en congé sans traitement et nommé Inspecteur départemental du Travail dans l'Industrie, cesse de faire partie du Personnel des Ponts et Chaussées.

15 *décembre.* — M. **Muylaërt** (Eugène), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département du Nord, est attaché, en outre, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais.

*Idem.* — M. **Bonnetty** (Léonce), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

*Idem.* — M. **Quarré** (Léon), Conducteur de 2e classe attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

*Idem.* — M. **Larivière** (Gustave), Conducteur principal attaché, dans le département du Nord, au service des voies navigables du Nord et du Pas-de-Calais, est attaché, en outre, au service ordinaire du même département.

22 *décembre.* — M. **Bresque** (Édouard), Conducteur de 2e classe, attaché au service ordinaire du département de Tarn-et-Garonne, est mis en retrait d'emploi avec deux cinquièmes de son traitement.

23 *décembre.* — M. **Adam** (Charles), Conducteur de 4e classe attaché, dans le département de la Seine, au service de la navigation entre la Belgique et Paris, est attaché, en outre, au service du Contrôle de la voie et des bâtiments des chemins de fer de l'Est.

# TABLES

## DES LOIS, DÉCRETS, ETC.,

### PUBLIÉS EN 1896.

---

### PREMIÈRE TABLE.

## RÉCAPITULATION PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE.

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES. | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | LOIS | | |
| 26 juillet | Loi qui approuve la convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Sud de la France pour la modification des contrats qui lient cette Compagnie à l'Etat..... | 5 | 1 |
| 29 déc. | Loi ayant pour objet l'approbation d'une convention passée entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne..... | 12 | 2 |
| 1896 | | | |
| 20 février | Loi ayant pour objet : 1° la déclaration d'utilité publique des travaux de construction d'une nouvelle entrée au sud du port de Saint-Nazaire; 2° l'acceptation des offres de concours du département de la Loire-Inférieure, de la ville et de la chambre de commerce de Saint-Nazaire; 3° la création des voies et moyens financiers destinés à assurer la réalisation des offres de concours..... | 97 | 29 |
| 29 février | Loi déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Aisne, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie normale, de Mézières-sur-Oise à Vendeuil..... | 100 | 30 |
| 10 mars | Loi ayant pour objet de modifier, dans Boulogne et aux abords de cette ville, le tracé du chemin de fer d'intérêt local du Portel à Boulogne, à Bonningues et à Tournehem..... | 102 | 31 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | *Suite des Lois.* | | |
| 21 mars | Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'Etampes à Beaune-la-Rolande | 105 | 32 |
| 14 avril | Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans les départements de la Haute-Garonne et du Gers, d'un chemin de fer d'intérêt local à voie étroite de Toulouse à Boulogne-sur-Gesse. | 267 | 77 |
| 22 juin | Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement à Lyon, entre la gare de Saint-Jean et la place de Fourvière, d'un embranchement du chemin de fer funiculaire d'intérêt local de Lyon au faubourg Saint-Just | 441 | 157 |
| 24 juin | Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, des chemins de fer d'intérêt local, à voie étroite, de Villefranche à Tarare et Villefranche à Monsols | 447 | 158 |
| 30 juin | Loi ayant pour objet d'approuver un avenant à la convention du 5 janvier 1889, annexée à la loi du 29 juillet 1889, qui a déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer d'intérêt local de Dompierre-sur-Besbre à la Palisse | 458 | 159 |
| 1er juillet | Loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique du prolongement jusqu'à Dijon de la ligne d'Epinac à Velars et la concession de ce prolongement à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée | 460 | 160 |
| 7 juillet | Loi qui déclare d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, d'un chemin de fer d'intérêt local de Lourches à Cambrai | 737 | 269 |
| 16 juillet | Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement de la section du chemin de fer d'Orange au Buis, comprise entre Vaison et le Buis | 461 | 161 |
| id. | Loi modifiant la loi du 20 juin 1894 sur les sociétés de secours pour les ouvriers mineurs (Voir la circulaire du 13 août 1896) | 600 | 216 |
| 28 nov. | Loi ayant pour objet de déclarer d'utilité publique, à titre d'intérêt général, l'établissement d'un chemin de fer de Saint-Sever à Hagetmau | 743 | 270 |
| 29 nov. | Lois ayant pour objet de modifier l'article 1er de la loi du 28 juillet 1881, portant déclaration d'utilité publique du chemin de fer de Nontron à Sarlat, avec embranchement d'Hautefort au Burg (Corrèze), sur la ligne de Limoges à Brive | 744 | 271 |
| 1894 | DÉCRETS. | | |
| 9 mars | Décret portant règlement d'administration publique sur les Associations syndicales | 177 | 57 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | | | |
| 11 février | Décret fixant les alignements des quais du port de Croisic (Loire-Inférieure), entre le chemin de grande communication n° 8 et le chemin vicinal ordinaire n° 1 | 107 | 33 |
| 18 mai | Décret approuvant les dépenses à faire par la Compagnie des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sur la ligne d'Alger à Oran (gare de Blida). | 15 | 3 |
| 3 juin | Décret approuvant les travaux à exécuter pour l'établissement, sur la ligne de Soukaras à Tébessa, d'une alimentation d'eau au point kilom. 47 + 752 | 15 | 4 |
| 5 juin | Décret approuvant l'exécution des travaux de reconstruction partielle du mur de quai et du bassin à flot extérieur du port de La Rochelle | 16 | 5 |
| 8 juin | Décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires pour le prolongement de la jetée du port d'Erquy | 16 | 6 |
| 13 juin | Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 57, dans la côte de Saulx (Haute-Saône) | 107 | 34 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'ouverture d'une dérivation de la Sèvre-Niortaise sur le territoire de la commune de Vix (Vendée) | 108 | 35 |
| 4 juillet | Décret déclarant d'utilité publique l'agrandissement de la gare de Lunéville ligne de Paris à Strasbourg | 109 | 36 |
| 16 juillet | Décret autorisant la reconstruction d'un pont suspendu à Sainte-Foy-la-Grande (Gironde) | 109 | 37 |
| 18 juillet | Décret déclarant d'utilité publique l'agrandissement de la gare de Paris-Est | 110 | 38 |
| 4 août | Décret qui approuve la substitution à M. Alfred Lambert, de la Compagnie du Chemin de fer de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq comme concessionnaire du chemin de fer d'intérêt local de Pont-de-la-Deûle à Pont-à-Marcq | 17 | 7 |
| 8 août | Décret déclarant d'utilité publique l'acquisition des terrains sur lesquels sont établis la prise d'eau et les divers ouvrages de la dérivation du Charmais à Modane (ligne du Rhône au mont Cenis) | 18 | 8 |
| 3 septemb. | Décret approuvant les travaux à exécuter pour l'alimentation en eau potable de la station de Prudon (ligne de Sainte-Barbe-du-Tlélat à Sidi-bel-Abbès) | 110 | 39 |
| 4 septemb. | Décret autorisant la restauration du pont suspendu de Cordon sur le Rhône (Ain) | 111 | 40 |
| 9 septemb. | Décret modifiant les alignements du Boulevard International du port de Calais (Pas-de-Calais) | 111 | 41 |
| 20 sept. | Décret déclarant d'utilité publique l'agrandissement des installations du service de la petite vitesse à la gare de Varangéville (ligne de Paris à Strasbourg) | 111 | 42 |
| 3 octobre | Décret approuvant l'aménagement d'une salle de bains | | |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | *Suite des Décrets.* | | |
| | aux ateliers de Cosne-sur-l'Œil (ligne de Sancoins à Lapeyrouse) | 112 | 43 |
| 21 octobre | Décret approuvant l'élargissement et l'exhaussement de la route départementale n° 13 entre le point 12 et le village de Camaret | 113 | 44 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 57, dans la côte de la Gabiotte (Saône-et-Loire) | 113 | 45 |
| 23 octobre | Décret qui autorise la Chambre de commerce à administrer la forme de radoub établie dans le port de Calais (Pas-de-Calais) | 114 | 46 |
| 8 novemb. | Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route départementale n° 4 du Jura, sur le territoire de la commune de Lajoux | 115 | 47 |
| 18 nov. | Décret déclarant d'utilité publique l'ouverture de nouvelles carrières au quartier de l'Estaque (Bouches-du-Rhône) avec construction d'un chemin de fer de service et d'un port d'embarquement | 339 | 105 |
| 23 nov. | Décret du Président de la République française qui autorise le sieur Chiris, propriétaire à Grasse, à prolonger jusqu'aux limites du domaine public du chemin de fer l'abri ou passage couvert qu'il se propose d'établir pour le service de son usine sise à Grasse (Alpes-Maritimes), au sud de la gare de la ligne de Draguignan à Nice (réseau du Sud de la France), conformément aux indications du plan annexé au présent décret | 339 | 106 |
| 25 nov. | Décret portant modification au décret du 2 septembre 1874 relatif à la manutention des pétroles et autres matières inflammables | 18 | 9 |
| Id. | Décret portant modification au décret du 21 juillet 1875 qui règle le transport des matières dangereuses sur les voies navigables intérieures | 20 | 10 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'un tramway à traction électrique entre Oullins et Saint-Genis-Laval | 20 | 11 |
| Id. | Ports maritimes. Manutention des pétroles et autres matières inflammables. — (Décret modifiant le décret du 2 septembre 1874). — Voir circulaires | 152 | 52 |
| Id. | Navigation intérieure. — Eclairage pendant la nuit des bateaux et obstacles à la navigation. — (Décret modifiant le décret du 20 nov. 1893). — V. circulaires. | 154 | 53 |
| Id. | Décret qui modifie l'article 3 du décret du 20 novembre 1893, concernant l'éclairage des bateaux et radeaux, ainsi que des obstacles à la navigation | 340 | 107 |
| Id. | Décret approuvant l'installation d'une chaufferie à bouillotte dans la gare de Philippeville-Port (ligne de Philippeville à Constantine, | 341 | 108 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | | | |
| 25 nov. | Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 90 entre Grenoble et Montbonnot. | 549 | 190 |
| 26 nov. | Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour le déplacement du dépôt de locomotives de la gare de Mohon (Ligne de Reims à Charleville). | 550 | 191 |
| 2 déc. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, d'une ligne de tramway entre Grenoble et Chapareillan (convention et cahier des charges y annexés)..... | 49 | 17 |
| Id. | Décret autorisant les travaux de prolongement complémentaire de la digue submersible de la rive droite de la baie de Cauche..... | 341 | 109 |
| Id. | Décret approuvant l'établissement de deux fosses à piquer le feu à la gare d'Affreville (ligne d'Alger à Oran)..... | 342 | 110 |
| 7 déc. | Décret déclarant d'utilité publique la rectification de la route nationale n° 166 dans les côtes de Pédernec et de Genézan (Côtes-du-Nord)..... | 342 | 111 |
| 9 déc. | Décret du Président de la République française, qui remplace par de nouvelles dispositions le dernier paragraphe de l'article 1er du décret du 18 mai 1895 approuvant les travaux à exécuter et les dépenses à faire par la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour le déplacement d'une grue hydraulique et d'une fosse à piquer le feu à la gare de Blida (ligne d'Alger à Oran)..... | 343 | 112 |
| Id. | Décret fixant les alignements des quais rive gauche de l'Etier, au port du Pouliguen entre le chemin de grande communication n° 45 et la plage..... | 344 | 113 |
| 10 déc. | Rapport adressé au Président de la République par M. le Ministre des Travaux publics, suivi de décrets : 1° portant réorganisation des chemins de fer de l'Etat ; 2° fixant la composition du conseil du réseau des chemins de fer de l'Etat..... | 53 | 18 |
| 16 déc. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Calvados, d'une ligne de tramway entre Caen et Ouistreham, et approuvant la substitution de la société anonyme des chemins de fer du Calvados à la société des établissements Decauville aîné comme concessionnaire du tramway de Grandcamp à Isigny..... | 58 | 19 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer destiné à relier le siège d'exploitation de la mine de fer d'Homécourt au chemin de fer de Valleroy-Moineville..... | 116 | 48 |
| Id. | Décret approuvant l'établissement d'un raccordement entre la voie de garage du point kilom. 7870 de la ligne de Soukaras à Tébessa avec la voie principale (côté de Tébessa)..... | 344 | 114 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | *Suite des Décrets.* | | |
| 16 déc. | Décret approuvant les dépenses à faire sur la ligne de Soukaras à Tébessa pour augmentation du matériel roulant..... | 345 | 115 |
| 17 déc. | Rapport adressé au Président de la République par le Ministre des Travaux publics, suivi d'un décret portant réorganisation du Comité consultatif des chemins de fer.. ..... | 64 | 20 |
| 20 déc. | Décret approuvant l'installation d'un cabinet d'aisances, avec fosse fixe, à la gare de Philippeville-Port (ligne de Philippeville à Constantine)..... | 345 | 116 |
| 1896 | | | |
| 1er janvier | Décret portant promulgation de l'arrangement additionnel à la Convention internationale du 14 octobre 1890 concernant le transport des marchandises par chemins de fer, signé à Berne le 16 juillet 1895. | 117 | 49 |
| 3 janvier | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un embranchement au tramway du pont Lafayette à l'asile de Bron, par le cours Henri, à Lyon..... | 195 | 58 |
| Id. | Décret approuvant les travaux à exécuter à la gare de Morsott, pour l'allongement de la voie d'évitement (ligne de Soukaras à Tébessa)..... | 550 | 192 |
| 4 janvier | Décret autorisant la chambre de commerce de Fécamp à établir et à administrer un service d'outillage public sur les quais du port de cette ville..... . | 198 | 59 |
| 8 janvier | Décret relatif à la concession d'un réseau de tramways à la ville de Saumur..... | 200 | 60 |
| 10 janvier | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Savoie, d'une ligne de tramways entre Saint-Béron et Saint-Genix-d'Aoste, par Pont-de-Beauvoisin ..... ..... | 204 | 61 |
| 24 janvier | Décret déclarant d'utilité publique l'élargissement de la route départementale n° 11 de Mauléon à Bidache (Basses-Pyrénées)..... | 551 | 193 |
| 10 février | Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour la transformation en station de la halte de Brain-sur-l'Authion (Maine-et-Loire) et la déviation du tracé du chemin de fer d'intérêt local d'Angers à Noyant..... ... ..... | 551 | 194 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique les travaux d'agrandissement des gares de la ligne de Vitré à Fougères et à Moidrey, entre Vitré et la limite des départements d'Ille-et-Vilaine et de la Manche..... | 552 | 195 |
| 15 février | Décret qui modifie l'article 6 du décret du 2 juillet 1894. relatif au recrutement et à l'organisation du Personnel des Commissaires de surveillance administrative des chemins de fer..... . | 683 | 229 |
| 19 février | Décret approuvant le prolongement de la voie d'évite- | | |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | ment de la gare de M'Daourouch, sur la ligne de Soukaras à Tébessa | 683 | 230 |
| 19 février | Décret approuvant les dépenses à faire par la Cie Paris. Lyon-Méditerranée, sur son réseau algérien, pour le remboursement de sa part contributive dans la construction, par la ville de Constantine, d'un égout longeant la gare de Constantine (ligne de Philippeville à Constantine) | 684 | 231 |
| 22 février | Décret relatif aux retenues opérées sur le salaire des cantonniers de l'Etat et à la bonification des pensions viagères provenant de ces retenues | 685 | 232 |
| 24 février | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de la Seine, d'une ligne de tramway entre la place de l'Eglise, à Pantin, et la route de Flandre | 207 | 62 |
| Id. | Arrêté portant organisation du contrôle des chemins de fer en Algérie | 211 | 63 |
| 26 février | Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'ouverture du bras de Mastro entre le rocher des Prauds et la queue de l'Ile Lamotte (Loire-Inférieure) | 688 | 233 |
| 4 mars | Décret approuvant la construction d'une maison de garde au passage à niveau n° 430 (Ligne de Draguignan à Grasse) et l'élargissement du passage à niveau 559, sur la ligne de Grasse à Nice | 689 | 234 |
| 5 mars | Décret qui transfère à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée l'autorisation d'établir et d'exploiter des grues roulantes à vapeur sur le quai est du port de Saint-Louis-du-Rhône, accordée par décret du 19 décembre 1887 à la Compagnie nouvelle du chemin de fer d'Arles à Saint-Louis-du-Rhône | 690 | 235 |
| 7 mars | Décret approuvant la substitution à M. Claret de la société anonyme « Compagnie du tramway électrique de Paris à Romainville » comme concessionnaire du tramway de la place de la République à Romainville | 220 | 64 |
| Id. | Décret autorisant le sieur Cassen à établir et à exploiter une grue à vapeur sur le port Saint-Denis (Seine) | 276 | 78 |
| 12 mars | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Paris, de cinq nouvelles lignes de tramways et la modification d'une ligne existante | 221 | 65 |
| 14 mars | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un tramway électrique entre Espaly et Brives-Charensac (Haute-Loire) | 228 | 66 |
| 16 mars | Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter pour l'agrandissement des ateliers de la gare d'Epernay (ligne de Paris à Strasbourg) | 690 | 236 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | *Suite des Décrets.* | | |
| 18 mars | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans le canton Sud-Est et aux abords de la ville de Saint-Etienne... ..... | 232 | 67 |
| 22 mars | Décret autorisant la Chambre de commerce de Nantes à compléter le matériel de drainage de la Loire.... | 241 | 68 |
| Id. | Décret autorisant la construction d'une jetée-débarcadère au port de Royan..... | 242 | 69 |
| Id. | Décret autorisant l'acquisition de quatre bateaux porteurs à hélice, destinés à compléter le matériel de dragage nécessaire à l'entretien des profondeurs du chenal de la Loire entre Nantes et la Martinière... | 691 | 237 |
| 25 mars | Décret autorisant l'ouverture du service des marchandises sur le chemin de fer minier du Clusel à la Niaret..... | 346 | 117 |
| 27 mars | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway à traction mécanique de Bordeaux à Camarsac..... ..... | 277 | 79 |
| 28 mars | Décret portant modification du tracé du tramway d'Armentières à Halluin (Nord) dans les traverses de Frelinghien, Bousbecques et Halluin..... | 280 | 80 |
| 30 mars | Décret fixant le maximum de la rente viagère totale à laquelle les cantonniers pourront avoir droit..... | 280 | 81 |
| 1er avril | Décret autorisant la reconstruction des portes du bassin à flot de Morlaix..... | 281 | 82 |
| Id. | Décret autorisant la construction d'une gare d'évitement au port de Lanouvelle..... | 281 | 83 |
| 11 avril | Décret approuvant la substitution à M. Verstraët et à MM. Lombart-Gerin et Cie de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer à traction électrique de Pierrefitte, Cauterets et Luz », comme concessionnaire des chemins de fer d'intérêt local de Pierrefitte à la Raillère, par Cauterets, et de Pierrefitte à Luz-Saint-Sauveur..... | 282 | 84 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique des travaux à exécuter par la ville de Paris et à ses frais sur le territoire du département de Seine-et-Oise (eaux d'égout). | 347 | 118 |
| 25 avril | Décret qui rend obligatoire le système international d'unités électriques dans tous les marchés et contrats passés pour le compte de l'Etat, dans toutes les communications faites aux services publics et dans les cahiers des charges dressés par eux ..... | 553 | 196 |
| 6 mai | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de tramways dans la ville de Besançon et ses faubourgs..... | 349 | 119 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une ligne de tramway entre le palais de Fontainebleau et la gare de cette ville..... .. | 353 | 120 |
| 11 mai | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement | | |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | | | |
| | d'un chemin de fer aérien destiné à relier la mine de fer du Coulmy à l'usine de Gouraincourt à Longwy (Meurthe-et-Moselle) | 356 | 121 |
| 13 mai | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de Seine-et-Oise, d'une ligne de tramway entre Versailles et Maule | 360 | 122 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique le chemin de fer reliant la mine de Bréhain aux établissements de Micheville-Villerupt | 371 | 123 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Nord, de voies ferrées destinées à desservir le quai de l'Escaut, au port public de Valenciennes, et à relier ce port avec le tramway de Valenciennes à Raismes | 462 | 162 |
| 1er juin | Décret déclarant d'utilité publique les voies ferrées destinées à desservir les quais du port de Bastia | 464 | 163 |
| 3 juin | Décret approuvant une convention qui modifie les actes de concession de la ligne du chemin de fer d'intérêt local de Gray à Bucey-les-Gy (Haute-Saône) | 372 | 124 |
| 4 juin | Décret approuvant la substitution de la Société de l'appontement public de Pauillac (Gironde) au sieur Pereire pour l'exploitation, sur la rive gauche de la Garonne, à Pauillac, d'un appontement public destiné au chargement et au déchargement des navires | 469 | 164 |
| 17 juin | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département de l'Isère, de deux lignes de tramways, de Grenoble à Eybens et de Grenoble à Varces | 470 | 165 |
| 22 juin | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département des Vosges, d'une ligne de tramway entre Gérardmer et Retournemer | 473 | 166 |
| 9 juillet | Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter au port de Nantes pour l'établissement d'une estacade et d'une gare maritime | 476 | 167 |
| Id. | Décrets déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône : 1° d'une ligne de tramway entre Lyon et Ecully ; 2° d'une ligne de tramway entre le Pont-d'Ecully et les Trois-Renards | 477 | 168 |
| 11 juillet | Décret approuvant la substitution à M. Léon Francq de la « Compagnie des voies ferrées des Alpes françaises » comme concessionnaire du tramway de Moûtiers à Bride-les-Bains (Savoie) | 483 | 169 |
| 12 juillet | Décret rattachant au ministère des travaux publics le service des bacs et passages d'eau administrés par l'Etat | 554 | 197 |
| 21 juillet | Décret autorisant le sieur Masquillier fils à établir et à exploiter une grue électrique sur le quai (rive gauche) de l'embranchement du canal de Roubaix sur Tourcoing | 556 | 198 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | *Suite des Décrets.* | | |
| 25 juillet | Décret approuvant la substitution à MM. Grammont et Faye de la société anonyme dite « Compagnie des tramways électriques d'Angers », comme rétrocessionnaire du réseau de tramways d'Angers à Erigné et d'Angers à la Pyramide | 558 | 199 |
| Id. | Décret approuvant un traité passé entre le préfet de la Côte-d'Or et la Compagnie des chemins de fer du Sud de la France, modifiant le cahier des charges annexé au décret du 11 octobre 1888 | 559 | 200 |
| 7 août | Décret approuvant un avenant au traité du 9 juin 1893, relatif à l'établissement d'une ligne de tramway entre Ouzouer-le-Marché et Orléans | 561 | 201 |
| 14 août | Décret approuvant la substitution de la « Société anonyme des chemins de fer départementaux à voie étroite des Ardennes » aux concessionnaires primitifs du réseau des chemins de fer d'intérêt local des Ardennes | 562 | 202 |
| 23 août | Décret modifiant l'article 41 des cahiers des charges annexés aux lois des 8 juin 1888 et 9 décembre 1891, relatives à l'établissement de deux lignes de chemins de fer d'intérêt local dans le département de la Haute-Savoie | 563 | 203 |
| Id. | Décret modifiant l'article 23 du cahier des charges de la concession du tramway d'Annemasse à Samoëns, annexé au décret du 29 décembre 1888, relatif au tarif spécial des marchandises transportées par petite vitesse | 564 | 204 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement de deux lignes de tramways dans le département de Loir-et-Cher | 564 | 205 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'une ligne de tramway entre Lyon et Cusset-Villeurbanne (convention et cahier des charges y annexés) | 581 | 206 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer entre la mine de Champigneulles et le chemin de fer de l'Est | 584 | 207 |
| 7 sept. | Décret déclarant d'utilité publique les travaux à exécuter par la Compagnie des chemins de fer à voie étroite de Saint-Etienne, Firminy, Rive-de-Gier et extensions pour l'installation sur trottoir de la voie du tramway de Saint-Etienne à Rive-de-Gier | 585 | 208 |
| 11 sept. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le département du Rhône, d'un tramway entre Lyon et Caluire | 586 | 209 |
| Id. | Décret portant modification au tracé de la ligne de tramway des Quatre-Chemins à Voiron (Isère) | 589 | 210 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | | | |
| 17 sept. | Décret approuvant la substitution à MM. Claret et Thouvard de la société anonyme dite « Compagnie du tramway de Grenoble à Chapareillan » comme rétrocessionnaire du tramway de Grenoble à Chapareillan | 627 | 220 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans la ville de Nantes, de deux lignes de tramways à traction par moteurs à air comprimé et approuvant la rétrocession de ces lignes à la compagnie des tramways de Nantes. — Traité et cahier des charges y annexés | 628 | 221 |
| 10 oct. | Décret approuvant la substitution de la « Société anonyme des tramways de Boulogne-sur-Mer » à la « Compagnie anglo-française de tramways » comme rétrocessionnaire du réseau de tramways concédé à la ville de Boulogne-sur-Mer | 640 | 222 |
| Id. | Décret approuvant le traité passé entre la ville de Cherbourg et M. Etienne Laval pour la rétrocession du réseau des tramways de Cherbourg et sa banlieue. | 647 | 223 |
| Id. | Décret déclarant d'utilité publique le prolongement, dans le département de Meurthe-et-Moselle, d'une ligne de tramways du pont d'Essey au Bon-Coin... | 650 | 224 |
| 13 oct. | Décret déclarant d'utilité publique l'établissement. au port de Rouen, d'un transbordeur pour la traversée de la Seine | 655 | 225 |
| 28 oct. | Décret approuvant la substitution à des particuliers de la société anonyme dite « Compagnie des chemins de fer départementaux du Finistère », comme concessionnaire du réseau de chemins de fer d'intérêt local dans le département du Finistère | 692 | 238 |
| 7 nov. | Décret relatif à la surveillance, à la police et à l'exploitation de la pêche fluviale | 692 | 239 |
| 1er déc. | Décret déclarant d'utilité publique dans le département de la Haute-Savoie la construction d'une ligne de tramway entre Annecy et Thônes | 745 | 272 |
| 1895 | ARRÊTS DU CONSEIL D'ÉTAT. | | |
| 10 mai | Travaux publics. — Décompte. — Construction d'un sanatorium. — (*Sieur Noé.*) | 24 | 12 |
| Id. | Travaux publics. — Occupation temporaire et extraction de matériaux. — But ; travaux indéterminés. — Durée. — Voie ferrée. — Carrières en exploitation. — Vente de terrains occupés ; droit de l'acquéreur. — Chose jugée. — (*Sieur de Lareinty contre sieur Hainaux.*) | 25 | 13 |
| 17 mai | Dettes de l'État. — Travaux publics. — Dommages. — Liquidation. — Déchéance quinquennale. — (*Sieur Salvy-Lauret.*) | 28 | 14 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | *Suite des Arrêts du Conseil d'État.* | | |
| 17 mai | Travaux publics. — Décompte. — Conseil de préfecture. — Expertise: Choix des experts: incompatibilité. — (*Sieur Vigouroux et Compagnie d'Orléans.*) | 30 | 15 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Lamorre.*) | 67 | 21 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Dommages. — Ville de Paris. — Rues et places. — Classement. — Expropriation pour cause d'utilité publique. — (*Ville de Paris contre sieur Pradal.*) | 71 | 22 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages. — Action portée d'abord devant une juridiction incompétente. — Dommages antérieurs au jour où l'action a été portée devant le juge compétent. — (*Sieur Mermet contre Compagnie de Lyon.*) | 73 | 23 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages. — Chemin de fer. — Occupation temporaire. — Extraction de matériaux: Ballastière. — (*Compagnies du Nord et du Midi et sieurs Lafforgue et Leroy.*) | 74 | 24 |
| Id. | Voirie (Grande). — Frontière franco-belge. — Traité de Courtray du 28 mars 1820. — Chemins frontières. — (*Commune de Gognie-Chaussée.*) | 81 | 25 |
| 24 mai | Travaux publics. — Décompte. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1896. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Villetel et Dubosclard.*) | 83 | 26 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Réservoir de la Liez. — (*Ministre des travaux publics contre dame veuve Millet.*) | 86 | 27 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (*Sieur Allary.*) | 147 | 50 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions du 16 novembre 1866. — (*Ministre des Travaux publics contre sieur Sudron.*) | 150 | 51 |
| Id. | Travaux publics. — Offre de concours. — Acceptation. — Retrait. — Approbation préfectorale. — Conditions. — (*Sieur Billard contre commune de Celon.*) | 243 | 70 |
| dI. | Travaux publics. — Chemins de fer d'intérêt local. — Offre de concours. — Caractère de l'offre. — Compétence. — Acceptation implicite. — Retrait tardif. — Approbation préfectorale. — (*Ville de Riom.*) | 244 | 71 |
| 31 mai | Communes. — Distribution d'eaux. — Ville de Nice. — Interprétation du cahier des charges sur renvoi de l'autorité judiciaire. — (*Compagnie générale des Eaux contre sieur Michel.*) | 284 | 85 |
| Id. | Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — Elargissement. — Commission départementale. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieur Roche.*) | 285 | 86 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | | | |
| 31 mai | Travaux publics. — Amélioration de l'Adour. — Décompte. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Tourinel et Frison.*) | 286 | 87 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Guillot et Thobie.*) | 288 | 88 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Décompte. — Palais de Justice. — (*Chapal contre ville de Saint-Etienne.*) | 291 | 89 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Marché d'entretien de bâtiments communaux. — (*Sieur Leconte contre ville de Caen.*) | 294 | 90 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Eglise. — Architecte et entrepreneur. — Responsabilité. — (*Ville de Valenciennes contre sieur Batigny.*) | 294 | 91 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Architecte. — Honoraires. — (*Commune d'Alfortville contre sieur Preux.*) | 294 | 92 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages. — Procédure. — Conseil de préfecture. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire. — (*Compagnie des Chemins de fer du Midi contre sieurs Chamson Lazerne de Lon et Boher.*) | 295 | 93 |
| 21 juin | Travaux publics. — Chemins de fer. — Ligne de la Châtre à Montluçon. — Travaux de ballastage et de pose de la voie. — Décompte. — (*Sieur Vola.*) | 297 | 94 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Dérasement de fortifications. — (*Sieur Perrin.*) | 302 | 95 |
| 28 juin | Cours d'eau. — Etang. — Usine. — Règlement. — Pouvoirs du préfet. — Arrêté portant réglementation de l'usine non notifié. — Arrêté enjoignant l'exécution du précédent arrêté. — (*Sieur Martin.*) | 303 | 96 |
| Id. | Procédure. — Expertise. — Honoraires d'expert. — Règlement. — Compétence. — Opposition. — (*Sieur Deschamps.*) | 304 | 97 |
| Id. | Travaux publics. — Ports maritimes. — Décompte. — Cahier des charges. — (*Sieurs Escarraguel et Duffieu.*) | 306 | 98 |
| Id. | Travaux publics. — Rues et places. — Dommages. — Ville de Paris. — (*Sieur Planchon contre ville de Paris.*) | 309 | 99 |
| Id. | Travaux publics. — Rues et places. — Dommages dus à la situation de l'immeuble et non aux travaux de nivellement qui n'ont pas eu d'effet dommageable appréciable, mais ont, au contraire, procuré des avantages à la propriété riveraine. — Pas d'indemnité. — (*Sieur Launay-Micoulleau contre ville de Saumur.*) | 375 | 125 |
| Id. | Travaux publics. — Rivière navigable. — Barrage. — Dommages aux usines. — (*Ministre des Travaux publics contre sieur Gatellier.*) | 375 | 126 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | *Suite des Arrêts du Conseil d'État.* | | |
| 28 juin | Travaux publics. — Dommages. — Canal d'irrigation. — Terrains agricoles. — Fermier. — (*Syndicat du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire contre sieur Darboux.*) | 377 | 127 |
| Id. | Travaux publics. — Chemins de fer. — Dommages aux personnes. — Ouvrier blessé sur un chantier. — Responsabilité : Etat : tâcheron. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Garrigou.*) | 378 | 128 |
| Id. | Voirie (Grande). — Fleuves. — Chemin de halage. — Construction. — Autorisation. — Contravention. — (*Sieur Hubert.*) | 380 | 129 |
| Id. | Voirie (Grande). — Chemins de fer d'intérêt local des Landes et du Blayais. — Garantie d'intérêts. — Département. — Recettes brutes. — Echange de matériel. — (*Compagnie des chemins de fer économiques.*) | 381 | 130 |
| 5 juillet | Procédure. — Conseil d'Etat. — Recours. — Arrêté préparatoire : si le conseil de préfecture n'ordonne une expertise que sur certains chefs de réclamations, il ajourne sa décision sur tous les autres points, sans préjuger la solution à intervenir au fond, et réserve les droits et moyens des parties : non-recevabilité. — (*Sieurs Malapert et Doucet.*) | 382 | 131 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Chemin de fer de Chalon à Roanne. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Malapert et Doucet.*) | 383 | 132 |
| 12 juillet | Travaux publics. — Décompte. — Expertise. — Tierce-expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1889. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Peyrot.*) | 389 | 133 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Entrepreneur. — Responsabilité décennale. — Action formée plus de dix ans après la fin de l'entreprise. — (*Ville de Paris contre sieur Montjoye.*) | 390 | 134 |
| Id. | Voirie (Grande). — Détournement dans la Deûle d'une certaine quantité de vinasses provenant d'une usine et qui y ont formé un atterrissement. — Contravention. — (*Sieurs Lesaffre et Bonduelles.*) | 391 | 135 |
| 19 juillet | Travaux publics. — Génie. — Fort de Dampierre. — Devis général du 7 mai 1857. — (*Ministre de la guerre contre sieur Guillotin.*) | 392 | 136 |
| 26 juillet | Communes. — Distribution d'eau. — Etablissement de branchements nouveaux. — Refus d'autorisation. — Recours pour excès de pouvoir non recevable. — (*Société La Prévoyante.*) | 393 | 137 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Décompte. — Solde touché sans réserve. — (*Sieur Hacquard contre commune de Neuilly-sur-Seine.*) | 394 | 138 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | | | |
| 26 juillet | Travaux communaux. — Décompte. — Hôtel de ville. — Détérioration. — Responsabilité : architecte. — (*Commune de Maraussan contre sieur Boislève.*) | 395 | 139 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Distribution d'eau. — Défectuosités. — Vice du plan. — Responsabilité : architecte, entrepreneur. — (*Commune de Treloux contre sieurs Lionnel et Petit.*) | 396 | 140 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Digues de protection contre les inondations du Rhône. — Décompte. — Conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Lacroix contre commune d'Aramon.*) | 397 | 141 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Casino et théâtre. — Concession. — Travaux non exécutés, ni même commencés, dans le délai imparti pour les terminer : résiliation prononcée au profit de la commune avec dommages-intérêts à retenir sur le cautionnement versé. — (*Sieur Lazard contre ville d'Hyères.*) | 399 | 142 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Dommages aux usines. — Arrêté prescrivant une expertise générale en exécution d'une précédente décision du conseil d'Etat. — Caractère préparatoire. — Recours non recevable. — (*Ville de Rennes contre sieur Bertin et autres.*) | 401 | 143 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages causés à une propriété par suite de l'agrandissement d'une gare. — Indemnité allouée. — (*Compagnie d'Orléans contre demoiselles Giraud et Levallez.*) | 402 | 144 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages. — Travaux ayant eu pour effet de placer les immeubles des requérants à 2m,60 de la crête d'un déblai de 25 mètres de hauteur, de nuire à leur solidité, par suite d'absence de précaution, et, enfin, de supprimer des accès directs avec un quartier : indemnité due. — (*Ville de Marseille contre sieur Roch-Maggi.*) | 402 | 145 |
| 2 août | Communes. — Eclairage électrique. — Concession ; mode d'exécution ; option. — Modification. — Retards dans l'exécution : pas d'indemnité. — (*Sieur Bartissol contre ville de Perpignan.*) | 403 | 146 |
| Id. | Dette de l'Etat. — Déchéance quinquennale. — Compétence. — Caractère de décision. — Délai. — Absence de notification. — (*Compagnies de l'Est et du Nord.*) | 405 | 147 |
| 8 août | Communes. — Chemins vicinaux. — Commission départementale. — Décision portant redressement d'un chemin. — (*Sieurs Barges, Brosse et autres.*) | 409 | 148 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Pont. — Régie. — (*Commune de Chissey contre sieur Humbert.*) | 410 | 149 |
| Id. | Travaux publics. — Marché d'entretien. — Regards | | |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | *Suite des Arrêts du Conseil d'État.* | | |
| | d'égouts. — Pose d'échelons. — Travaux neufs et non travaux d'entretien. — Adjudication. — (*Sieur Castille contre Ville de Paris.*) | 412 | 150 |
| 8 août | Travaux publics. — Dommages. — Moulin. — Travaux de canalisation effectués par une ville. — Frais d'expertise. — (*Ville d'Aix-les-Bains.*) | 413 | 151 |
| Id. | Travaux publics. — Occupation temporaire. — Convention relative aux intérêts de l'indemnité allouée. — (*Héritiers Berton, Alazard et Alayrac contre Compagnie d'Orléans.*) | 415 | 152 |
| Id. | Voirie (Grande). — Rivières navigables. — Contravention. — Délimitation du domaine public. — Compétence. — (*Sieur Tostain.*) | 416 | 153 |
| 10 août | Jurisprudence. — Octroi. — Matériaux. — Exemption de droits. — Chemin de fer. — Construction. — Quais militaires. — Indue perception. — Restitution. — Intérêts | 246 | 72 |
| 15 nov. | Communes. — Chemins vicinaux d'intérêt commun. — Permission de voirie. — Retrait. — Détournement de pouvoir. — (*Sieur Tauveron et Cie.*) | 484 | 170 |
| Id. | Communes. — Traité pour la distribution des eaux. — Ville de Toulon. — Décidé, par interprétation du traité, que l'entretien des appareils et branchements des services municipaux était à la charge de la compagnie générale des Eaux. — (*Compagnie générale des Eaux contre Ville de Toulon.*) | 485 | 171 |
| Id. | Travaux publics. — Expropriation. — Cession amiable. — Conditions. — Inexécution. — Demande d'indemnité. — Incompétence de l'autorité administrative. — (*Sieur Cousin.*) | 486 | 172 |
| Id. | Travaux publics. — Chemins de fer. — Convention avec une ville. — Construction de gare. — Prévisions dépassées ; Responsabilité de la Ville. — (*Ville de Nice contre Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.*) | 487 | 173 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages causés à des moulins par le fonctionnement de prises d'eau pratiquées sur une rivière pour l'alimentation du canal de Bourgogne. — Renvoi à une expertise pour l'appréciation de l'indemnité due. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Lemaire.*) (Expertise.) | 489 | 174 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages. — Demande d'indemnité. — Tierce-expertise ordonnée par le conseil de préfecture postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889. — Arrêté annulé. — Nouvelle expertise. — (*Sieur Cousin.*) | 490 | 175 |
| 22 nov. | Communes. — Chemins vicinaux ordinaires. — (*Princesse de Ligne.*) | 491 | 176 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | | | |
| 22 nov. | Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Peyrot.*). | 492 | 177 |
| Id. | Cours d'eau non navigables. — Lavoir. — Prise d'eau. — Pouvoirs du préfet. — Dépêche ministérielle contenant un avis. — Caractère de décision. — (*Sieur Jeuvrin.*) | 506 | 178 |
| Id. | Cours d'eau non navigables. — Usine. — Règlement d'eau. — Pouvoirs du préfet. — Intérêt général. — Intérêts privés. — Excès de pouvoirs. — (*Sieur Delubac.*) | 507 | 179 |
| Id. | Travaux publics. — Marché. — Canal de navigation. — Vente d'arbres abattus. — Caractère du contrat. — Compétence. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Gensollen.*) | 508 | 180 |
| Id. | Travaux publics. — Décompte. — Barrage-réservoir. — (*Ministre de l'agriculture contre sieur Bruel.*) | 509 | 181 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Décompte. — Construction d'un chemin vicinal. — Cahier des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Commune de Biéville-en-Auge contre sieur Bedeau.*) | 511 | 182 |
| Id. | Voirie (Grande). — Domaine public maritime. — Occupation à titre précaire. — Retrait de l'autorisation. — Détournement de pouvoir. — Occupation continuée. — Contravention. — (*Sieur Bovis dit Pépin.*) | 512 | 183 |
| 6 déc. | Cours d'eau non navigables. — Pouvoirs des préfets. — Elargissement du lit du cours d'eau. — Expropriation nécessaire. — (*Sieur Gauchet.*) | 749 | 273 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Dommages causés aux propriétés. — Dépréciation causée à un immeuble bâti par le fonctionnement d'une usine destinée à élever les eaux sur les hauteurs de Montmartre et notamment par le bruit de la trépidation causée de jour et de nuit par les machines. — Indemnité allouée. — (*Sieur Duhamel.*) | 750 | 274 |
| Id. | Voirie (Grande). — Ports maritimes. — Dépôt de matériaux sur le quai d'un port. — Matériaux n'ayant pas été déchargés sur le quai pour le compte des individus contre qui le procès-verbal a été dressé. — Relaxe. — (*Sieurs Galinier.*) | 751 | 275 |
| Id. | Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Fouilles pratiquées à une distance de la voie inférieure à celle prévue par les règlements. — Contravention. — Condamnation à l'amende, à la suppression des excavations et aux frais du procès-verbal. — (*Sieur Rauffet.*) | 752 | 276 |
| 13 déc. | Travaux publics. — Décompte. — Chemins de fer. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Legrand.*) | 753 | 277 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Chemins stratégiques. — Malfaçons. — Responsabilité de l'entrepreneur. — (*Ville de Besançon contre sieur Pignot.*) | 757 | 278 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1895 | *Suite des Arrêts du Conseil d'État.* | | |
| 13 déc. | Travaux publics communaux. — Rues et places. — Dommages. — (*Ville de Toulouse contre sieur Lo.*).. | 758 | 279 |
| Id. | Voirie (Grande). — Routes nationales. — Pose des fils électriques au-dessus de la voie sans autorisation. — Contravention. — Compétence. — (*Sieur Margueritat.*)..... | 759 | 280 |
| 20 déc. | Travaux publics. — Dommages. — Infiltration. — *Commune de Saint-Georges-d'Hurtière et sieur Gérard.*)..... | 760 | 281 |
| Id. | Voirie (Grande). — Chemins de fer. — Transport de la dynamite. — Compétence. — Excès de pouvoir. — (*Compagnies de l'Ouest, Orléans, Est, Nord, Lyon et Midi.*)..... | 762 | 282 |
| 27 déc. | Travaux publics. — Décompte. — Lycée. — (*Sieur Sylvestre et Rosazza contre Ville de Digne.*)..... | 768 | 283 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Déclaration d'utilité publique. — Enquête préalable. — Formes. — Nécessité des expropriations. — Recours non recevable. — (*Epoux Fronteau.*)..... | 768 | 284 |
| Id. | Travaux publics. — Occupation temporaire. — (*Compagnie de Lyon contre sieurs Colleau et Pointeau.*) | 769 | 285 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages. — Moulin. — Suppression de force motrice. — Fixation de l'indemnité. — (*Sieur Vauthier.*)..... | 770 | 286 |
| Id. | Travaux publics. — Dommages. — Adduction d'eau. — Moulin. — Diminution de force motrice. — Frais d'expertise. — Procédure. — (*Ville de Poitiers et autres.*)..... | 771 | 287 |
| Id. | Voirie (Grande). — Rivière non navigable. — Démolition d'un barrage à poutrelles. — Absence de contravention de grande voirie. — Exception de propriété. — (*Ministre des travaux contre sieurs Jeanson, Corroy, Cordier.*)..... | 774 | 288 |
| 27-28 déc. | Voirie (Grande). — Chemin de fer. — Convention de 1883. — Etablissement de nouvelles lignes. — Construction ou agrandissement d'ateliers. — Contribution de l'Etat au paiement des dépenses. — (*Ministre des Travaux publics contre Compagnies de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans.*)..... | 775 | 289 |
| 1896 | | | |
| 17 janvier | Procédure. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer sur un recours formé contre une décision ministérielle dont le retrait implicite résulte tant des mesures administratives prescrites depuis au préfet par le ministre que des observations présentées par ledit ministre sur la communication du recours. — (*Sieurs Signard, Bevelot et autres.*)..... | 590 | 211 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | | | |
| 17 janvier | Travaux publics. — Chemins de fer. — Difficultés relatives à l'application d'une convention intervenue entre la Compagnie et l'Etat. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest algérien.*) | 590 | 212 |
| Id. | Travaux publics. — Voirie (Grande). — Canaux de navigation. — Service de halage. — (*Sieurs Fidon et fils.*) | 592 | 213 |
| 24 janvier | Cours d'eau. — Grande voirie. — Canal de navigation. — Canal d'irrigation. — Concession. — Compétence. — Recours parallèle. — (*Ancienne Société du canal de Beaucaire.*) | 783 | 291 |
| Id. | Travaux publics (art. 37 du cahier des clauses et conditions générales du service des bâtiments civils du 10 avril 1877). — Résiliation prononcée pour suspension des travaux pendant plus d'un an. — Fixation de la date de la résiliation. — Interprétation à ce point de vue d'un précédent arrêt du Conseil d'Etat. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Molès.*) | 785 | 292 |
| 25 janvier | Cours d'eau non navigables. — Torrent. — Syndicat forcé de défense. — Travaux. — Taxes. — Membres du syndicat non intéressés. — (*Syndicat des digues de Reyran.*) | 788 | 293 |
| 31 janvier | Voirie (Grande). — Chemin de fer de Clermont à Tulle. — Rachat par l'Etat. — Convention du 16 avril 1877. — (*Compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle.*) | 789 | 294 |
| 7 février | Communes. — Rues et places. — Plan général d'alignement. — Immeubles retranchables. — Demande d'exonération de la servitude de reculement. — Nouvel arrêté pris en ce sens. — Recours devenu sans objet (Duchein, 1re esp.). — (*Sieur Duchein et autres.*) | 799 | 295 |
| Id. | Dettes de l'Etat. — Canal. — Approfondissement. — Dommages aux usines. — Déchéance quinquennale. — Compétence. — Procédure. — (*Sieurs Cornaille, Leroy et autres.*) | 801 | 296 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Marché couvert. — Décompte. — (*Sieur Auray contre ville de Lorient.*) | 805 | 297 |
| Id. | Voirie (Grande). — Travaux de défense contre les inondations. — Contravention. — Exception de propriété. — Sursis. — (*Sieur Redortier.*) | 805 | 298 |
| 14 février | Communes. — Chemins vicinaux de grande communication et d'intérêt commun. — Répartition des dépenses. — Traitement de l'agent voyer. — Pouvoir du Conseil général. — (*Communes de Générac, de Saint-Gilles et de Saint-Laurent-d'Aiguzes*) | 808 | 299 |
| Id. | Travaux publics communaux. — Adduction d'eau. — (*Ville de Montélimar contre sieurs Dumolard et Viallet.*) | 809 | 300 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | *Suite des Arrêts du Conseil d'État.* | | |
| 14 mars | Personnel du service du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Franchise postale. (Voir circulaires.) | 213 | 102 |
| 1895 | TRIBUNAL DES CONFLITS. | | |
| 29 juin | Travaux publics. — Construction d'école. — Travaux non approuvés. — Demande d'indemnité. — Compétence du conseil de préfecture. — Conflit négatif. — (*Sieur Réaux.*) | 418 | 154 |
| Id. | Travaux publics. — Expropriation irrégulière. — Cours d'eau navigable. — Usine. — Dépossession du canal d'amenée. — Dommages accessoires. — Perte de la force motrice. — Légalité de l'usine. — Compétence judiciaire. — Conflit positif. — (*Sieur Sarrières.*) | 419 | 155 |
| 1896 | ARRÊTS DE LA COUR DE CASSATION (Chambre civile). | | |
| 8 janvier | Chemins de fer. — 1° Marchandises. — Transport. — Droit de magasinage. — Enlèvement. — Destinataire. — Mise à la disposition. — 2° Tarif. — Force de loi. — Conventions contraires. — Chefs de gare. — Dispense. — Nullité. — (*Sieur Roquefort.*) | 694 | 240 |
| 29 janvier | Chemins de fer. — Marchandises. — Parcours sur plusieurs réseaux. — Avaries. — Manquants. — Dernier transporteur. — (*Sieur Rabia.*) | 695 | 241 |
| Id. | Chemins de fer. — Marchandises. — Transport. — Avarie. — Tarif spécial. — Clause de non-responsabilité. — Faute précise. — Preuve nécessaire. — (*Sieur Coste.*) | 696 | 242 |
| 3 février | Expropriation pour utilité publique. — Jury. — Composition. — (*Sieur Bodevin.*) | 697 | 243 |
| Id. | Expropriation pour utilité publique. — Chemins ruraux. — Jury. — Magistrat directeur. — Partage. — Voix délibérative. — Preuve. — Procès-verbal. — Signature. — (*Sieur Quatrebarbes.*) | 698 | 244 |
| 10 février | Chemins de fer. — Transport. — Marchandises. — Convention de Berne. — Retard. — Préjudice. — Indemnité. — Forfait. — Prix de transport. — (*Veuve Süe.*) | 699 | 245 |
| Id. | Chemins de fer. — Transport à petite vitesse. — Tarifs. — Application stricte. — (*Sieurs Joly et Pertus.*) | 701 | 246 |
| 25 février | Chemins de fer. — Marchandises. — Transport. — Avarie ou perte. — Article 105 nouveau du Code de commerce. — Formalités strictes. — Acte extrajudiciaire. — Lettre recommandée. — (*Sieurs Pernod fils et Viel-Picard.*) | 702 | 247 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 25 février | Chemins de fer. — Transport de fruits et de primeurs. — Destinataire. — Refus. — Vente. — Article 106 du Code de commerce. — Formalités. — Inobservation. — Dommages-intérêts. — Préjudice. — Preuve. — (*Sieur Leuk.*) | 702 | 248 |
| 4 mars | Chemins de fer. — Marchandises. — Transport. — Livraison. — Destinataire. — Refus. — Avis à l'expéditeur. — Obligation (pas d'). — (*Sieurs Morin-Chapre et Cie.*) | 703 | 249 |
| 16 avril | Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie ou perte partielle. — Protestation. — Délai. — Formes. — Appel en garantie du voiturier. — Fin de non-recevoir. — (*Sieurs Blanc frères.*) | 704 | 250 |
| Id. | Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Avarie ou perte partielle. — Protestation. — Notification. — Formes strictement exigibles. — Acte extrajudiciaire. — Lettre recommandée. — (*Sieur Terrasson.*) | 705 | 251 |
| 6 juin | Expropriation pour utilité publique. — Jugement. — Nom de la partie. — Omission. — Nullité. — (*Sieur Berthier.*) | 706 | 252 |
| 29 juin | Expropriation pour utilité publique. — Formalités substantielles. — Constatation et vérification. — (*Sieur de Comaille.*) | 707 | 253 |
| 30 juin | Chemins de fer. — Transport de marchandises. — 1° Point de départ. — Wagons vides. — Jour et lieu choisis. - Mise à la disposition de l'expéditeur. — Prétention abusive. — 2° Règlements. — Force de loi. — Conventions particulières. — Dérogations illicites. — 3° Port. — Quai. — Voies maritimes. — Navire. — Arrivée. — Marchandises. — Remise en gare. — (*Sieur Dhervillez.*) | 708 | 254 |
| Id. | Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Clause de non-garantie. — Faute de la Compagnie. — Preuve. — (*Sieurs Combes et Chabanon.*) | 710 | 255 |
| 1er juillet | Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Groupe de colis. — Colis manquant. — Substitution. — Perte partielle. — Article 105 du Code de commerce. — Application. — (*Compagnie générale transatlantique.*) | 711 | 256 |
| 15 juillet | Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Retard. — Dol (pas de). — Dommages-intérêts. — Prévisions du contrat. — (*Sieur Baraguey-Fouquet.*) | 713 | 257 |
| 28 juillet | Chemins de fer. — Transport d'animaux. — Obstacle de force majeure. — Emploi d'un autre parcours — Frais supplémentaires. — (*Sieur Gilabert*) | 713 | 258 |
| 29 juillet | Chemins de fer. — Transport de marchandises. — Dispense. — Déchets. — Cours de route. — Dommages-intérêts. — Faute spéciale. — Constatation néces- | | |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| | *Suite des Arrêts de la Cour de cassation* (Ch. civ.). | | |
| | saire. — Objets transportés. Conservation. — Soins ordinaires. — (*Sieur Védier.*) | 715 | 259 |
| 1895 | (Chambre criminelle.) | | |
| 29 nov. | Pêche fluviale. — (*Sieur Eugène Blanchet contre sieurs Louis-François-Henri Monceaux et Louis-Marie-Joseph Bovard.*) | 513 | 184 |
| 1896 3 janvier | Prescription. — Pêche fluviale. — Procès-verbal. — Défaut d'enregistrement. — Nullité. — (*Sieur Hacquart.*) | 716 | 260 |
| 1er février | Voirie. — Edit de 1607. — Propriétaire. — Responsabilité. — (*Sieur Macaudière.*) | 717 | 261 |
| 7 février | Voirie. — 1° Edit de 1607. — Défaut d'autorisation. — Démolition des travaux. — Sursis à statuer. — 2° Travaux indûment exécutés. — Caractère confortatif. — Appréciation de l'autorité administrative. — (*Sieur Caulet*) | 718 | 262 |
| 2 avril | Voirie. — Défense de bâtir dans un périmètre de 100 mètres autour d'un cimetière. — Servitude réelle. — Autorisation de construire donnée par le préfet. — Extinction de la servitude. — (*Sieur Crochet.*) | 720 | 263 |
| 2 mai | Voirie. — Chemin vicinal. — Règlement préfectoral. — (*Sieur Bussy.*) | 722 | 264 |
| 12 juin | Pêche fluviale. — Destruction du poisson. — Usine. — Jet de substances nuisibles. — (*Sieur Camuset.*). | 723 | 265 |
| 1895 | CIRCULAIRES MINISTÉRIELLES. | | |
| 2 décemb. | Ports maritimes. — Manutention des pétroles et autres matières inflammables. — Envoi d'un décret du 25 novembre 1895 | 152 | 52 |
| 4 décemb. | Navigation intérieure. — Eclairage pendant la nuit des bateaux et obstacles à la navigation. — Modification de l'article 3 du décret du 20 novembre 1893. | 154 | 53 |
| 18 décemb. | Conducteurs subdivisionnaires. — Instructions des affaires et rédaction des projets. — Envoi de modèles imprimés | 156 | 54 |
| 1896 27 janvier | Frais judiciaires | 164 | 55 |
| 3 février | Pêche et produits des francs-bords. — Frais d'adjudication | 251 | 73 |
| 15 février | Ingénieurs et contrôleurs des Mines. — Frais de tournées. — Modifications à apporter à la circulaire du 9 décembre 1892 | 252 | 74 |

| DATES des décisions | INDICATION DES MATIÈRES | NUMÉROS des pages | NUMÉROS des articles |
|---|---|---|---|
| 1896 | | | |
| 22 février | Règlement de la circulation des vélocipèdes. — Envoi d'un projet d'arrêté préfectoral | 253 | 75 |
| 2 avril | Les cantonniers conserveront l'intégralité de leur salaire pendant les périodes d'instruction militaire auxquelles ils prendront part | 312 | 100 |
| 20 avril | Conducteurs subdivisionnaires. — Exécution de la circulaire du 25 novembre 1895 | 312 | 101 |
| 21 avril | Personnel du service du contrôle de l'exploitation commerciale des chemins de fer. — Franchise postale. — Envoi d'un décret en date du 14 mars 1896 | 313 | 102 |
| 22 avril | Allocations départementales et vicinales. — Retenues pour le service des pensions civiles | 316 | 103 |
| 13 juin | Impressions nécessaires aux services extérieurs. — Approbations par les préfets des Mémoires de dépenses. — Modification des dispositions de la circulaire du 26 juin 1890 | 515 | 185 |
| 30 juin | Exercices du service de garde des voies de communication. — Loi du 2 juillet 1890 | 520 | 186 |
| 1er juillet | Tramways concédés par l'Etat. — Projet d'exécution | 521 | 187 |
| 9 juillet | Instruments de précision | 522 | 188 |
| 24 juillet | Cantonniers de l'Etat. — Pensions viagères de retraite. — Majoration. — (Loi du 31 décembre 1895) | 596 | 214 |
| 10 août | Routes nationales. — Rechargements et relevés-à-bouts. — Emploi des crédits. — Instructions | 597 | 215 |
| 13 août | Société de secours pour les ouvriers mineurs. — Loi du 16 juillet 1896, modifiant la loi du 20 juin 1894. | 600 | 216 |
| Id. | Loi du 29 juin 1894, sur les caisses de secours et de retraite des ouvriers mineurs. — Questions d'application en ce qui concerne les versements pour la retraite | 603 | 217 |
| 28 août | Ordonnancement de fonds sur les chapitres de matériel. — Rappel de la circulaire du 14 mars 1878 | 606 | 218 |
| 17 sept. | Franchise postale. — Expéditions abusives de paquets d'imprimés. — Instructions | 667 | 226 |
| 14 oct. | Fausses déclarations dans les expéditions par chemin de fer | 669 | 227 |
| 29 oct. | Acquisitions d'immeubles. — Justifications à fournir à l'appui du paiement des intérêts effectué antérieurement à celui du principal | 726 | 266 |
| 11 nov. | Dossiers relatifs aux propositions de secours | 727 | 267 |

# ANALYSE DES MATIÈRES PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

## A

ACQUISITIONS D'IMMEUBLES. (*Circ.*), 726.
AIX-LES-BAINS (Ville d'), 413.
**ALAYRAC**, ALAZARD et BERTON (héritiers), 415.
**ALAZARD**, ALAYRAC et BERTON (héritiers), 415.
ALFORTVILLE (Commune d'), 294.
ALIGNEMENT. V. Communes.
**ALLARY**, 147.
ALLOCATIONS départementales et vicinales. (*Circ.*), 316.
ARAMON (Commune d'), 397.
ARCHITECTE :
— (1) Honoraires. Travaux publics communaux. — (*Commune d'Alfortville contre sieur Preux.*) — Projet, plans et devis de travaux communaux commandés par le maire avec l'assentiment du conseil municipal; allocation d'honoraires au taux de 2 fr. 50 0/0. Régularité. — Demande en remboursement d'honoraires payés pour travaux neufs : Rejet, si l'architecte s'est engagé à fournir gratuitement ses services pendant une année, cet engagement n'était relatif qu'aux travaux d'entretien. (*C. d'Et.*), 294.
— (2) Responsabilité. — Travaux publics communaux. — Eglise. — Architecte et entrepreneur. — (*Ville de Valenciennes contre sieur Batigny.*) — Lorsque la commune a pris possession effective d'une église, c'est à partir de cette prise de possession, et non à dater du versement ultérieur fait par la commune du solde de la subvention promise à la fabrique, que court la prescription décennale contre les réclamations fondées sur des vices de construction. (*C. d'Et.*), 294.
— V. Entrepreneur, décompte, distribution d'eau.
**AURAY**, 805.

## B

**BARAGUEY-FOUQUET**, 713.
**BARGES**, BROSSE et autres, 409.
**BARTISSOL**, 403.
**BATIGNY**, 294.
**BEDEAU**, 511.
**BERTHIER**, 706.
**BERTIN**, 401.
**BERTON** (Héritiers), ALAZARD et ALAYRAC, 415.
BESANÇON (ville de), 757.
BIÉVILLE-EN-AUGE (Commune de), 511.
**BILLARD**, 243.
**BLANC** frères, 704.
**BLANCHET**, 513.
**BODEVIN**, 697.
**BOHER**, CHAMSON ET LAZERNE DE LON, 295.
**BOILEVE**, 395.
**BONDUELLES** et LESAFFRE, 391.
**BOUCHEUL** (dame), 771.
**BOVIS** dit Pépin, 512.
**BOYARD** et MONCEAUX, 513.
**BROSSE**, BARGE et autres, 409.
**BRUEL**, 509.
**BUSSY**, 722.

## C

CAEN (ville de), 294.
CAISSES de secours et de retraites des ouvriers mineurs. (*Circ.*), 603.
**CAMUSET**, 723.
CANAUX D'IRRIGATION. V. Dommages.

CANTONNIERS. (*Circ.*), 312, 596.
**CASTILLE**, 412.
**CAULET**, 718.
CETON (commune de), 243.
**CHABANON** et COMBES, 710.
**CHAMSON**, LAZERNE DE LON ET BOHRR, 295
**CHAPAL**, 291.
CHEMINS DE FER :

*Chemins de fer d'intérêt général :*

— (1) Animaux. — Transports. — Obstacle de force majeure. — Emploi d'un autre parcours. — Frais supplémentaires. — (*Sieur Gilabert.*) — La compagnie de chemin de fer chargée d'un transport d'animaux, qui éprouve dans le parcours convenu un obstacle de force majeure, peut, dans l'intérêt du destinataire, faire suivre aux marchandises une autre voie et se faire rembourser des frais supplémentaires auxquels a donné lieu l'allongement du trajet, si d'ailleurs aucune faute n'est relevée contre elle dans l'exécution qu'elle a donnée au mandat qu'elle avait accepté. (*C. de cass.*), 713.
— (2) 1° Marchandises. — Transport. — Droit de magasinage. — Enlèvement. — Destinataire. — Mise à la disposition. — 2° Tarif. — Force de loi. — Conventions contraires. — Chefs de gare. — Dispense. — Nullité. — (*Sieur Roquefort.*) — 1° La clause d'un tarif de chemin de fer, fixant un droit de magasinage à tant par jour pour les marchandises adressées en gare et qui ne seraient pas *enlevées* dans tel délai déterminé, doit s'entendre d'un enlèvement effectif et non d'une simple mise à la disposition du destinataire ; 2° les tarifs des compagnies de chemins de fer, régulièrement approuvés et publiés ont force de loi, et ils s'imposent aux parties nonobstant toutes conventions contraires. En conséquence, une compagnie de chemin de fer ne peut être condamnée à rembourser au destinataire une certaine somme, sous le prétexte que le chef de gare s'était engagé à le dispenser des frais de magasinage. (*C. de cass.*), 694.
— (3) Marchandises. — Parcours sur plusieurs réseaux. — Avaries. — Manquants. — Dernier transporteur. — (*Sieur Rabia.*) — Lorsque plusieurs compagnies de chemins de fer ont successivement participé au transport de marchandises, aucune présomption n'existe contre le dernier transporteur; et il faut, pour engager sa responsabilité, relever à sa charge une convention particulière ou une faute personnelle (*C. de cass.*), 695.
— (4) Marchandises. — Transport. Avarie. — Tarif spécial. — Clause de non-responsabilité. — Faute précise. — Preuve nécessaire. — (*Sieur Coste.*) — La clause de non-responsabilité insérée dans un tarif spécial a pour effet de mettre à la charge du demandeur la preuve d'un fait précis, constitutif d'une faute engageant la responsabilité de la compagnie de chemins de fer. — En conséquence, une compagnie de chemins de fer transportant des objets aux conditions d'un tarif spécial à clause de non-responsabilité ne peut être déclarée responsable des avaries survenues en cours de route, sous le seul prétexte qu'elle n'aurait pas vérifié au départ l'état de l'expédition, sans qu'aucune faute précise soit d'ailleurs établie à sa charge ou à la charge de ses agents. (*C. de cass.*), 696.
— (5) Marchandises. — Transport. — Convention de Berne. — Retard. — Préjudice. — Indemnité. — Forfait. — Prix de transport. — (*Veuve Süe.*) — La Convention internationale de Berne sur le transport des marchandises par chemins de fer fixe à forfait art. 40) l'indemnité due en cas de retard. — Elle ne distingue pas entre les causes de retard et dispose qu'en cas de dommage démontré la réparation ne peut être supérieure au prix du transport. — En conséquence, doit être cassé le jugement qui condamne à une indemnité plus élevée, sous prétexte que le retard dans la livraison provient non d'un fait de route, mais de la perte, par la Compagnie, d'un acquit-à-caution délivré par la douane. (*C. de cass.*), 699.
— (6) Marchandises. — Transport à petite vitesse. — Tarifs. — Application stricte. — (*Sieurs Joly*

CHEMINS DE FER (*suite*) :

*et Pertus.*) — Les tarifs doivent être appliqués à la lettre et ne peuvent être étendus ou restreints par analogie. (*C. de cass.*), 701.

— (7) Marchandises. — Transport. — Avarie ou perte. — Article 105 nouveau du Code de commerce. — Formalités strictes. — Acte extrajudiciaire. — Lettre recommandée. — (*Sieurs Pernod fils et Viel-Picard.*) — Les formalités imposées au destinataire pour la conservation de ses droits par l'article 105 du Code de commerce sont strictement et limitativement déterminées. — En conséquence, doit être cassé le jugement qui écarte l'exception de déchéance tirée de cet article, sans qu'une protestation motivée ait été notifiée au voiturier par le destinataire, dans le délai légal sous forme d'acte extrajudiciaire ou de lettre recommandée. (*C. de cass.*), 702.

— (8) Marchandises. — Transport de fruits et primeurs. — Destinataire. — Refus. — Vente. — Article 106 du Code de commerce. — Formalités. — Inobservation — Dommages-intérêts. — Préjudice. — Preuve. — (*Sieur Leuk.*) — La compagnie transporteur qui fait vendre, sans observer les formalités prescrites par l'article 106 du Code de commerce, des marchandises (fruits et primeurs) dont le destinataire avait refusé la livraison, accomplit un acte pouvant engager sa responsabilité ; mais elle ne peut être tenue à dommages-intérêts envers l'expéditeur qu'autant qu'il est constaté que l'inobservation des prescriptions de l'article 106 a été la cause d'un préjudice. (*C. de cass.*), 702.

— (9) Marchandises. — Transport. — Livraison. — Destinataire. — Refus. — Avis à l'expéditeur. — — Obligation (pas d'). — (*Sieurs Morin-Chapre et Cie.*) — Aucune disposition des lois ou règlements n'impose aux compagnies de chemins de fer l'obligation de prévenir, dans un délai déterminé, les expéditeurs, du refus des destinataires de prendre livraison des marchandises. — Une compagnie ne peut donc être condamnée à des dommages-intérêts envers l'expéditeur, par le motif qu'elle l'aurait tardivement prévenu du refus opposé par le destinataire, et sans qu'aucune faute soit d'ailleurs relevée à sa charge. (*C. de cass.*), 703.

— (10) Marchandises. — Transport. — Avarie ou perte partielle. — Protestation. — Délai. — Formes. — Appel en garantie du voiturier. — Fin de non-recevoir. — (*Sieur Blanc frères.*) — En cas d'avarie ou de perte partielle de la marchandise transportée, le destinataire est tenu de réserver ses droits par une protestation faite dans le délai de la loi et dans les formes limitativement énoncées (acte extrajudiciaire ou lettre recommandée). — Si le destinataire, sans avoir obéi auxdites prescriptions, assigne en responsabilité son expéditeur, et si celui-ci appelle en garantie la compagnie transporteur, cette compagnie est fondée à exciper d'une fin de non-recevoir tirée de l'article 105 du Code de commerce. (*C. de cass.*), 704.

— (11) Marchandises. — Transport. — Avarie ou perte partielle. — — Protestation. — Notification. — Formes strictement exigibles. — Acte extrajudiciaire. — Lettre recommandée. — (*Sieur Terrasson*). — Les formes imposées au destinataire pour la notification, au voiturier, de sa protestation motivée, en cas d'avarie ou perte partielle, sont impérativement et limitativement déterminées. Les seules formes admises sont l'acte extrajudiciaire et la lettre recommandée. (*C. de cass.*), 705.

— (12) Marchandises. — Transport. — 1° Point de départ. — Wagons vides. — Jour et lieu choisis. — Mise à la disposition de l'expéditeur. — Prétention abusive. — 2° Règlements. — Force de loi. — Conventions particulières. — Dérogations illicites. — 3° Port. — Quai. — Voies maritimes. — Navire. — Arrivée. — Marchandises. — Remise en gare. — (*Sieur Dhervillez.*) — 1° Les compagnies de chemins de fer ne sont pas obligées de mettre, à l'avance et à jour fixe, sur un point déterminé, des wagons vides à la dis-

position des expéditeurs pour le chargement de leurs marchandises ; elles sont tenues seulement de recevoir dans leurs gares les colis qui leur sont remis et de les transporter dans les délais réglementaires, sans tour de faveur ; — 2° La convention par laquelle un agent de la compagnie s'engage au nom de celle-ci envers un expéditeur à lui fournir des wagons vides à lieu et heure fixes est illicite et doit être annulée, comme dérogatoire aux règlements qui ont force de loi pour tous ; — 3° Si les voies dites maritimes, construites sur les quais d'un port, doivent être considérées comme une dépendance et un prolongement de la gare, il en résulte seulement que l'arrivée, dans le port, d'un navire chargé de marchandises qui sont destinées à être transportées par la voie ferrée établie sur le port, constitue la « remise en gare », des marchandises et met — si une demande d'expédition est régulièrement faite — la compagnie en demeure d'opérer le transport dans les délais réglementaires. (*C. de cass.*), 708.

— (13) Marchandises. — Transport. Clause de non-garantie. — Faute de la compagnie. — Preuve. — (*Sieurs Combes et Chabanon.*) — Si la clause de non-garantie n'a pas pour effet d'affranchir les compagnies de chemins de fer de toute responsabilité relativement aux fautes commises par elles ou leurs employés, elle a pour résultat de mettre la preuve de ces fautes à la charge des expéditeurs ou des destinataires — Le fait par une compagnie de chemins de fer de n'avoir pas vérifié au départ le poids de la marchandise déclarée par l'expéditeur ne constitue pas par lui-même une faute, alors surtout que les tarifs applicables à l'expédition litigieuse autorisaient la compagnie à ne procéder au pesage qu'à la gare d'arrivée. (*C. de cass.*), 710.

— (14) Marchandises. — Transport. — Groupe de colis. — Colis manquants. — Substitution. — Perte partielle. — Article 105 du Code de commerce. — Application. — (*Compagnie générale transatlantique*). — Quand une expédition se compose de plusieurs colis, et que, lors de la livraison, un des colis expédiés manque et est remplacé par un colis étranger à l'expédition, cette substitution équivaut à une perte partielle, et l'article 105 du Code de commerce peut être utilement invoqué par le transporteur. (*C. de cass.*), 711.

— (15) Marchandises. — Transport. — Retard. — Dol (pasde). — Dommages-intérêts. — Prévisions du contrat. — (*Sieur Baraguey-Fouquet.*) — Le voiturier, comme tout autre débiteur, à la charge duquel aucun dol n'est relevé, n'est tenu que des dommages-intérêts qui ont été prévus ou qui ont pu l'être lors de la formation du contrat. (*C. de cass.*), 713.

— (16) Marchandises. — Transport. — Responsabilité. — Dispense. — Déchets. — Cours de route. — Dommages-intérêts. — Faute spéciale. — Constatation nécessaire. — Objets transportés. — Conservation. — Soins ordinaires. — (*Sieur Védier.*) — Lorsqu'un tarif de chemins de fer contient la clause de non-responsabilité, une compagnie ne peut être condamnée à des dommages-intérêts pour déchets survenus en cours de route, que si le juge constate à sa charge ou à la charge de ses agents une faute spécialement déterminée. — Une compagnie de chemins de fer n'est tenue de donner à la conservation des marchandises qu'elle transporte que les soins ordinaires, compatibles avec les nécessités du service. (*C. de cass.*), 715.

— (17) Dynamite. — Transport. — Compétence. — Excès de pouvoir — (*Compagnies de l'Ouest, Orléans, Est, Nord, Lyon et Midi.*) — Des compagnies de chemins de fer sont recevables à attaquer directement devant le conseil d'Etat pour excès de pouvoir un règlement ministériel relatif au transport de la dynamite. - L'examen de la mesure attaquée ne soulève aucune question d'interprétation ou d'exécution de leurs cahiers des charges, de la compétence, en premier ressort, du conseil de pré-

CHEMINS DE FER (*suite*) :
fecture (Compagnie d'Orléans, 1re esp.). — Le conseil de préfecture est, au contraire, compétent pour rechercher si les prescriptions du règlement attaqué sont contraires ou non aux cahiers des charges des compagnies (2e esp.). — Mais il n'appartient pas au conseil de préfecture d'imposer des précautions spéciales pour le transport des matières explosibles, que le gouvernement aurait seul qualité pour prescrire, ni, par suite, d'ordonner une expertise pour rechercher ces précautions (2e esp.). — Les frais de l'expertise déclarée inutile par le conseil d'Etat sont laissés à la charge de la compagnie (2e esp.). — Les compagnies ne sont pas recevables, en l'absence de tout litige, né et actuel, à discuter la limite des responsabilités pouvant résulter pour elles des obligations que leur imposent leurs cahiers des charges, quant au transport des marchandises (2e esp.). — Le règlement attaqué ne viole pas l'ordonnance du 15 novembre 1846, qui soumet les compagnies au transport des matières explosibles (2e esp.). — Il n'est pas non plus entaché d'excès de pouvoir, faute d'avoir été pris sans avis préalable des compagnies, ainsi que le prescrit l'ordonnance de 1846, car cette formalité a été remplie lors du règlement du 10 janvier 1879, sur le transport des dynamites françaises, que l'arrêté attaqué s'est borné, sans innovation, à appliquer aux dynamites étrangères dont l'importation était alors interdite par la loi du 8 mars 1875 (1re esp.). (*C d'Et.*), 762.

— (18) Conventions de 1883. — Établissement de nouvelles lignes. — Construction ou agrandissement d'ateliers. — Contribution de l'Etat au paiement des dépenses. — (*Ministre des Travaux publics contre Cies de Paris-Lyon-Méditerranée et d'Orléans*). — L'établissement de nouvelles lignes du troisième réseau n'entraîne pas l'obligation pour l'Etat de contribuer au paiement des dépenses résultant des travaux de construction de nouveaux ateliers ou d'agrandissement d'ateliers existants. Ces travaux ne font pas partie des travaux de superstructure à effectuer par l'Etat sur les lignes dont il s'agit. — (Ministre des Travaux publics contre Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée (1re esp.). — Projet de travaux. — Arrêtés ministériels les approuvant et fixant le mode d'imputation des dépenses. — Recours. — Non-recevabilité. — Une compagnie de chemins de fer n'est pas recevable à déférer au conseil d'Etat des arrêtés ministériels approuvant les projets de divers travaux à exécuter sur son réseau, en tant que lesdits arrêtés ont fixé le mode d'imputation aux comptes de la compagnie des dépenses résultant de ces travaux. C'est seulement lors de la vérification des comptes de chaque exercice et lorsque ceux-ci auront été arrêtés par le ministre qu'il appartiendra à la compagnie de formuler ses prétentions. — (Compagnie d'Orléans, 2e esp.). (*C. d'Et.*), 775.

— (19) Convention avec une ville. — Construction de gare. — Prévisions dépassées; responsabilité de la Ville. — (*Ville de Nice contre Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.*) — Bien que non approuvée par le conseil municipal, l'extension des travaux, — lorsqu'elle a été réclamée par le maire, qu'elle a eu pour but de pourvoir à des nécessités qui se sont produites en cours d'exécution, et que la Ville en a profité, — doit entraîner la participation de la Ville à l'augmentation des dépenses ainsi que les frais généraux s'y rapportant. — Arrêté définitif sur certains chefs. — Recours. — Délai. — Non-recevabilité d'un recours contre les dispositions définitives de cet arrêté, présenté plus de deux mois après la notification de cet arrêté. (*C. d'Et.*), 487.

— (20) Difficultés relatives à l'application d'une convention intervenue entre la compagnie et l'Etat. — Compétence. — (*Compagnie des chemins de fer de l'Ouest-Algérien.*) — La décision par laquelle le ministre des travaux publics a rejeté une demande d'intérêts présentée par une com-

pagnie de chemins de fer, à raison du retard apporté par l'Etat au règlement de la part de dépense lui incombant dans la construction de certains ouvrages d'une ligne de chemins de fer, n'est pas susceptible d'être déférée directement au conseil d'Etat par la voie contentieuse. — L'examen du recours formé contre cette décision implique l'appréciation des droits et obligations découlant respectivement pour les parties du contrat de concession, et les conventions de cette nature constituent des marchés de travaux publics sur lesquels il appartient au conseil de préfecture de statuer en premier ressort. (*C. d'Et.*), 591.

— (21) Convention du 16 avril 1877. — Chemin de fer de Clermont à Tulle. — Rachat par l'Etat. — (*Compagnie du chemin de fer de Clermont à Tulle.*) — Règlement des comptes. — Prix des travaux d'infrastructure complètement achevés, fixé définitivement par des arbitres; non-lieu à revision. — Modifications de tracé exécutées par la compagnie, conformément aux prévisions de la convention; non-lieu à indemnité au profit de la compagnie. — Retards dans l'exécution, imputables en partie à l'Etat; appréciation de sa responsabilité. — Eboulements postérieurs à l'expiration du délai de garantie pour les terrassements, et non imputables à une exécution défectueuse des travaux; compagnie déclarée non responsable. — Etat descriptif des ouvrages d'art, plan cadastral et confection du bornage; opérations à la charge de l'Etat. — Travaux de consolidation, maison de garde, passages à niveau dus par la compagnie et exécutés par l'Etat; remboursement à celui-ci du montant des dépenses. — Intérêts du solde dû à la compagnie alloués du jour de la réception de la dernière section de la ligne construite par la compagnie. — Déduction faite des retenues opérées par l'Etat pour travaux inexécutés; régularité. — Cautionnement en rente retenu à tort après l'achèvement des travaux; allocation à la compagnie d'un complément d'intérêts à partir de cet achèvement, (*C. d'Et.*), 789.

— (22) Fausses déclarations dans les expéditions. (*Circ.*), 669.

— (23) Contravention. — Fouilles pratiquées à une distance de la voie inférieure à celle prévue par les règlements. — Condamnation à l'amende, à la suppression des excavations et aux frais du procès-verbal. — (*Sieur Rauffet.*) — Procédure. — Conseil de préfecture. — Arrêté. — Simple visa des dispositions législatives appliquées. — Doit être annulé en la forme un arrêté dans lequel le conseil de préfecture, statuant en matière répressive, s'est borné à viser, au lieu de les rapporter textuellement, les dispositions législatives dont il faisait application. (*C. d'Et.*), 752.

— V. Décompte, Dommages, Compagnies.

*Chemins de fer d'intérêt local:*

— (1) Des Landes et du Blayais. — Garantie d'intérêts. — Département. — Recettes brutes. — Echange de matériel. — (*Compagnie des chemins de fer économiques.*) — Doivent être considérés comme recettes brutes les soldes créditeurs ressortant du règlement annuel des comptes d'échange du matériel de la compagnie requérante avec chacune des compagnies qui lui empruntent et lui prêtent des wagons. (*C. d'Et.*), 381.

— (2) Offre de concours. — Caractère de l'offre. — Compétence. — Acceptation implicite. — Retrait tardif. — Approbation préfectorale. — (*Ville de Riom.*) — Caractère d'offre de concours. Compétence. — Une ville ayant voté, pour déterminer le conseil général à faire exécuter un chemin de fer d'intérêt local, une subvention applicable à la garantie d'intérêt de la ligne, cette promesse de subvention constitue une offre de concours en vue de l'exécution d'un travail public. En conséquence, le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur la validité de l'engagement pris par la ville. — Acceptation implicite de l'offre. — Retrait tardif. Appro-

CHEMINS DE FER (*suite*) :
bation préfectorale. — Concession de chemin de fer faite à une société par le département, postérieurement à l'offre de subvention précitée, avec promesse de payer à cette société une garantie d'intérêt au moyen des ressources départementales et des sommes offertes par les communes et les particuliers, acceptation ainsi faite de la subvention ; retrait postérieur des offres de la ville sans effet; condamnation de celle-ci à payer le montant de la subvention. — Rejet d'une objection tirée de ce que la délibération du conseil municipal portant offre de concours n'aurait pas reçu l'approbation préfectorale: le préfet l'avait approuvée implicitement, en promettant au nom du département à la société concessionnaire une garantie d'intérêt, payée en partie avec le montant des subventions offertes par les communes. (*C. d'Et.*), 244.
— V. Offre de Conçours, Grande Voirie, Compagnies.

CHEMINS VICINAUX :
— (1) Elargissement. — Commission départementale. — Recours pour excès de pouvoir. — (*Sieur Roche.*) — Non-recevabilité d'un recours formé pour inopportunité contre une délibération de la commission départementale statuant sur l'élargissement d'un chemin vicinal ordinaire. — Propriétés bâties comprises par la commission départementale dans les limites du chemin, mais déclarées affranchies de la servitude de reculement : recours sans objet. (*C. d'Et.*), 285.
— (2) Permission de voirie. — Retrait. — Détournement de pouvoir. — (*Sieur Tauveron et Cie.* — Permission de voirie. — Un propriétaire ayant été autorisé à établir une conduite d'eau sous l'un des accotements d'un chemin d'intérêt commun et l'arrêté d'autorisation ne limitant pas la profondeur des tranchées, le préfet peut imposer pour les travaux une profondeur maximum, alors du moins qu'il n'est pas établi que cette profondeur soit insuffisante pour permettre à ce propriétaire de dériver les eaux jaillissant dans son terrain. — Retrait d'autorisation prononcé par le préfet, non pas dans l'intérêt de la viabilité du chemin, mais dans l'intérêt particulier d'une commune. Arrêté préfectoral annulé pour détournement de pouvoir. (*C. d'Et.*) 484.
— (3) Propriété close. — Enquête. — (*Princesse de Ligne.*) — Les enquêtes qui doivent précéder l'ouverture des chemins vicinaux ordinaires ne doivent pas être faites, à peine de nullité dans les communes circonvoisines. — Propriété close. — La délibération par laquelle la commission départementale se borne à autoriser l'ouverture et à approuver les plans d'un chemin vicinal ordinaire, sans ordonner aucun acte d'exécution à l'égard d'une propriété entourée de murs, qu'il doit traverser, et en réservant au contraire la question d'expropriation préalable, n'est pas entachée d'excès de pouvoir. — Lieu public à desservir. — Un chemin qui a pour objet de rejoindre un chemin déjà classé d'une commune voisine ne peut être considéré comme ne conduisant à aucun lieu public. (*C. d'Et.*), 491.
— (4) Redressement d'un chemin. — Commission départementale. — (*Sieurs Barge, Brosse et autres.*) — Qualités pour se pourvoir. — Des habitants d'une commune ne peuvent pas, à titre de simples contribuables et sans qu'ils aient à invoquer un intérêt direct et personnel, attaquer pour excès de pouvoir une décision de la commission départementale portant redressement d'un chemin vicinal ordinaire de cette commune. — Intervention de ladite commune au procès. Recevabilité : elle justifie d'un intérêt au maintien de la décision attaquée. — Dépens. — Pas de dépens en cette matière (*C. d'Et.*), 409.
— (5) Règlement préfectoral. — (*Sieur Bussy.*) — L'article 21 de la loi du 31 mai 1836, qui confère au préfet le droit de faire des règlements dans l'intérêt de la surveillance et de la conservation des chemins vicinaux, ne fait aucune distinction entre les chemins

vicinaux d'intérêt commun ou de grande communication. (*C. de cass.*), 722.
— (6) Répartition des dépenses. — Traitement de l'agent voyer. — Pouvoir du conseil général. — *Communes de Générac, de Saint-Gilles et de Saint-Laurent-d'Aiguzes.*) — Le conseil général peut, sans excès de pouvoir, répartir, entre les communes intéressées, par deux délibérations successives, d'une part, les dépenses de construction et d'entretien des chemins vicinaux, d'autre part les frais de traitement de l'agent voyer, alors que la part contributive de chaque commune ne dépasse pas celle qui pouvait légalement leur être réclamée. (*C. d'Et.*), 808.
**CHENIER** (dame), 771.
CHISSEY (Commune de), 410.
CIRCULAIRES ministérielles. V. la table chronologique.
**COLLEAU** et POINTEAU, 769.
**COMAILLE** (de), 707.
**COMBES** et CHABANON, 710.
COMPAGNIES :

1° *Chemins de fer :*

— Est, 405, 762.
— Lyon, 73, 487, 762, 769, 775.
— Midi, 74, 295, 762.
— Nord. 74, 405, 762.
— Orléans, 30, 402, 415, 762, 775.
— Ouest, 762.
— Ouest-Algérien, 591.
— de Clermont à Tulle, 789.
— des chemins de fer économiques, 381.

2° *Diverses:*

— Générale des Eaux, 284, 485.
— Générale transatlantique, 771.
CONDUCTEURS SUBDIVISIONNAIRES. (*Circ.*) 156, 312.
CONTRAVENTIONS. V. Routes nationales, Chemins de fer.
CONVENTIONS. V. Chemins de fer.
**CORDIER**, CORROY et JEANSON, 774.
**CORNAILLE**, LEROY et autres, 801.
**CORROY**, JEANSON et CORDIER, 774.
**COSTE**, 696.
COURS D'EAU :

*Cours d'eau navigables :*

— (1) Barrage. — Dommages aux usines. — (*Ministre des travaux publics contre le sieur Gatellier.*) — Exhaussement d'un barrage ayant eu pour conséquence de diminuer la force motrice d'une usine. — Indemnité due. — Calcul de l'indemnité. — Pour calculer l'indemnité, doit-on simplement capitaliser au denier 20 la valeur locative de la force supprimée, ou rechercher soit la somme nécessaire pour faire face, à l'aide du moteur à vapeur fonctionnant déjà dans l'usine, au supplément de dépenses nécessité par la force motrice à remplacer, et dans le cas où le moteur actuel ne pourrait remplir ce but, le prix d'achat et d'installation d'un nouveau moteur suffisant pour cet objet et allouer le capital dont les intérêts assureraient l'amortissement annuel et les frais de son fonctionnement? — Rés. dans ce dernier sens. — Renvoi à une expertise. (*C. d'Et.*), 375.
— (2) Canaux de navigation. — Travaux publics. — Voirie (Grande). — Service de halage. — (*Sieurs Fidon et fils.*) — Compétence. — Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur les contestations entre l'Etat et le concessionnaire du service de halage par bêtes de trait sur des canaux ou rivières canalisées. — Interprétation. — Distance parcourue. — Prix du halage. — Décidé, par application du cahier des charges et d'un arrêté préfectoral y annexé, dont les adjudicataires du service de halage avaient accepté les dispositions avant de soumissionner, que le halage devait être rétribué d'après la longueur déterminée audit arrêté et non d'après la longueur effective. — Navigation de nuit. — Majoration de prix réclamée. — L'arrêté préfectoral, dont les dispositions ont été acceptées par les adjudicataires du service du halage, portant que l'augmentation du prix du halage pour le service de nuit ne sera pas appliquée, lorsque la navigation de nuit aura été rendue obligatoire par les ingénieurs en exécution du règlement de police du canal, aucune augmentation de prix n'est due aux adjudicataires, alors qu'ils n'établissent pas que les ingénieurs aient prescrit la navigation de

COURS D'EAU (*suite*) :
nuit en dehors des cas prévus par le règlement de police du canal. (*C. d'Et.*), 592.
— (3) Contravention. — Fleuves. — Chemin de halage. — Construction. — Autorisation. — (*Sieur Hubert.*) — Constitue une contravention de grande voirie le fait d'avoir élevé une construction dans la zone réservée à la servitude de marche-pied sur la berge d'un bras de la Seine où la navigation était momentanément interrompue, mais qui n'avait cessé d'être compris dans la nomenclature annexée à l'ordonnance du 10 juillet 1835. Condamnation à l'amende, aux frais du procès-verbal et à la destruction des constructions. — Il en est ainsi, alors même que le maire de la commune aurait accordé au contrevenant l'autorisation de bâtir : il n'a pas qualité pour donner cette autorisation (*C. d'Et.*), 380.
— (4) Canal de navigation. — Canal d'irrigation. — Concession. — Compétence. — Recours parallèle. — (*Ancienne société du canal de Beaucaire.*) — Le ministre des travaux publics ne commet pas un excès de pouvoir en confiant à des agents de l'administration la manœuvre de vannes pouvant influer sur le régime de canaux de navigation. — Une compagnie concessionnaire de canaux d'irrigation, qui prétend que cette mesure porte atteinte aux droits qu'elle tient de son contrat, ne peut pas l'attaquer pour excès de pouvoir. — Elle peut porter son action devant le juge compétent en matière de marchés de travaux publics. (*C. d'Et.*), 783.
— (5) Contravention. — Détournement dans la Deûle d'une certaine quantité de vinasses provenant d'une usine et qui y ont formé un atterrissement. — (*Sieurs Lesaffre et Bonduelles.*) — Rejet d'une objection tirée de ce que les résidus dont s'agit n'ont pas été déversés dans la Deule par les auteurs de la contravention, mais conduits sur les terres de particuliers qui achètent les vinasses comme engrais et de ce que ce serait par l'effet des gelées qu'une partie de ces résidus se serait écoulée dans la Deûle, au lieu d'être absorbée par les terres ; la contravention relevée contre les requérants est indépendante de toute intention de leur part et elle consiste uniquement dans le fait d'atterrissements provenant d'une cause non contestée ; d'ailleurs, il ne dépendait que des requérants de ne pas envoyer, en temps de gelée, des résidus sur des terres ne pouvant pas les absorber (*C. d'Et.*), 391.
— (6) Contravention. — Délimitation du domaine public. — Compétence. — (*Sieur Tostain.*) — Le conseil de préfecture, saisi d'un procès-verbal de contravention de grande voirie, est compétent pour reconnaître lui-même les limites du domaine public. — En conséquence, il ne peut faire de la délimitation opérée par le préfet la base de sa décision sans la contrôler et sans examiner si, en fait, les ouvrages litigieux sont élevés sur le domaine public. — Décidé que l'arrêté de délimitation du préfet, base unique de l'arrêté du conseil de préfecture, ayant été annulé par le conseil d'État, il y avait lieu, avant de statuer au fond, d'ordonner une vérification. (*C. d'Et.*), 416.
— (7) Inondations. — Travaux de défense contre les inondations. — Contravention. — Exception de propriété. — Sursis. — (*Sieur Redortier.*) — Procédure. — Omission de statuer ; compétence. — Le conseil de préfecture statue suffisamment sur une question de compétence dont il est saisi, lorsqu'il applique une disposition de loi qui lui attribue compétence en la matière. — Contravention, — Question préjudicielle de propriété. — Lorsque des dégradations sont faites à des digues de défense contre les inondations, le conseil de préfecture ne doit pas surseoir à statuer jusqu'à ce que la question de propriété des digues ait été tranchée par l'autorité judiciaire. — La circulation de voitures lourdement chargées sur une digue de défense contre les inondations constitue une contravention de grande voirie (*C. d'Et.*), 805.

*Cours d'eau non navigables :*

— (1) Barrages. — Démolition d'un barrage à poutrelles. — Absence de contravention de grande voirie. — Exception de propriété. — (*Ministre des Travaux publics contre sieurs Jeanson, Corroy, Cordier.*) — La démolition par des particuliers d'un barrage à poutrelles, établi par l'administration dans le lit d'une rivière non navigable ni flottable, ne constitue pas une contravention de grande voirie. — En conséquence, le conseil de préfecture doit renvoyer ces particuliers des fins de la poursuite, au lieu de surseoir à statuer jusqu'après jugement par l'autorité compétente d'une exception de propriété soulevée par eux (*C. d'Ét.*), 774.

— (2) Marché. — Canal de navigation. — Vente d'arbres abattus. — Caractère du contrat. — Compétence. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Gensollen.*) — La convention, par laquelle l'administration se borne à vendre à un particulier un lot d'arbres abattus sur les dépendances d'un canal de navigation, ne constitue pas un marché de travaux publics, alors même que leur abatage a eu pour cause l'exécution de travaux déclarés d'utilité publique ; en conséquence, le conseil de préfecture est incompétent pour statuer sur une demande en résiliation de ce contrat. (*C. d'Ét.*), 508.

— (3) Elargissement du lit du cours d'eau. — Pouvoirs des préfets. — Expropriation nécessaire. — (*Sieur Gauchet.*) — Un préfet excède ses pouvoirs en prescrivant à un riverain d'un cours d'eau non navigable d'exécuter des travaux qui constituent, non un curage à vieux bords, mais un élargissement devant entraîner la destruction d'ouvrages anciens et l'enlèvement d'une partie de la propriété riveraine. Il ne pouvait être procédé à cet élargissement qu'au moyen d'une expropriation. (*C. d'Ét.*), 749.

— (4) Lavoir. — Prise d'eau. — Pouvoirs du préfet. — Dépêche ministérielle contenant un avis. — Caractère de décision. — (*Sieur Jeuvrin.*) — Un préfet peut, sans excès de pouvoir, refuser à un particulier l'autorisation d'établir un lavoir au moyen d'une prise d'eau pratiquée sur une rivière, en se fondant sur un motif de salubrité publique. — Une dépêche ministérielle, répondant à une demande d'avis formée par un préfet, ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au conseil d'Etat par la voie contentieuse. (*C. d'Ét.*), 506.

— (5) Syndicat forcé de défense. — Torrent. — Travaux. — Taxes. — Membres du syndicat non intéressés. — (*Syndicat des digues de Reyran.*) — Lorsqu'une commission spéciale, instituée par décret antérieur à la loi du 21 juin 1866, a décidé que les terrains ne doivent participer aux dépenses qu'autant que le syndicat aurait assuré, au moyen d'ouvrages exécutés à ses frais, l'écoulement des eaux de ces terrains, les propriétaires de ces terrains ne peuvent être imposés si, d'une part, les travaux d'assainissement de leurs terrains n'ont pas été exécutés et si, d'autre part, les bases adoptées par la commission spéciale n'ont pas été régulièrement revisées suivant les règles tracées par la loi du 16 septembre 1807. (*C. d'Ét.*), 788.

— (6) Usine. — Etang. — Règlement. — Pouvoirs du Préfet. — Arrêté portant réglementation de l'usine non notifié. — Arrêté enjoignant l'exécution du précédent arrêté. — (*Sieur Martin.*) — La circonstance qu'un arrêté préfectoral portant règlement d'une usine et déterminant l'abaissement du niveau légal d'une retenue n'a pas été notifié, ne peut avoir pour effet de vicier l'arrêté qui enjoint d'araser les vannes de retenue dudit niveau. — Il n'appartient pas au préfet de régler le niveau d'une usine sur un étang, si celui-ci est alimenté par un cours d'eau. — Le préfet qui ordonne l'abaissement de la retenue d'un moulin, en vue d'assurer l'écoulement des eaux et de prévenir les inondations, ne commet pas un excès de pouvoir. (*C. d'Ét.*), 303.

— (7) Usine. — Règlement d'eau. — Pouvoirs du préfet. — Intérêt gé

COURS D'EAU (*suite*) :
néral. — Intérêts privés. — Excès de pouvoir. — (*Sieurs Delubac.*) — Un arrêté préfectoral réglant la hauteur des barrages et les dimensions des ouvrages régulateurs de la prise d'eau d'une usine doit être annulé pour excès de pouvoir, alors qu'il a été pris en vue de trancher des litiges entre particuliers. (*C. d'Et.*), 507.
— V. Grande voirie, expropriation.
**COUSIN**, 486, 490.
**CROCHET**, 720.

D

**DARBOUX**, 377.
DÉCOMPTE :
— (1) A mélioration de l'Adour. — — Cahier des clauses et conditions générales du 10 novembre 1866. — (*Sieurs Tourinel et Frison.*) — Clauses dérogatoires aux articles 34 et 43 du cahier des clauses et conditions générales. — Lorsque les conséquences de la résiliation, tant au point de vue de l'indemnité que de la reprise du matériel, sont prévues au devis spécial de l'emprise, il y a lieu d'appliquer les articles du devis et non ceux du cahier des clauses et conditions générales (I, II). — Diminution de 50 0/0 du cube des dragages prévus : Indemnité due en cas de préjudice : expertise ordonnée (III). (*C. d'Et.*), 286.
— (2) Barrage-réservoir. — (*Ministre de l'agriculture contre sieur Bruel.*) — Chose jugée opposée à tort : l'arrêté invoqué s'est borné à renvoyer aux experts l'examen des réclamations et, par suite, a un caractère purement préparatoire. — Retards dans l'exécution d'un travail, imputables non à l'administration, mais aux difficultés rencontrées par l'entrepreneur : pas d'indemnité due à ce dernier. — Sujétions. — Mauvais état d'un chemin vicinal. — Pas d'indemnité due à l'entrepreneur, qui devait se rendre compte de l'état des lieux avant l'adjudication. — Arrêtés de restriction et d'interdiction de circulation sur un chemin vicinal ; indemnité allouée à l'entrepreneur. — Travaux imprévus rendus nécessaires par des erreurs ou négligences imputables aux agents de l'administration : allocation d'une indemnité à l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 509.
— (3) Chemins de fer. — Conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Lamarre.*) — Avant-métré. — Erreurs ou omissions. Article 97 du devis. — En présence du devis portant que l'entrepreneur devra, avant de procéder à l'exécution, se rendre compte de l'exactitude des calculs de terrassements, et que tout commencement d'exécution sans réclamation entraînera l'acceptation de la partie correspondante de l'avant-métré, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander, même pour erreurs matérielles ou omissions, la revision des quantités prévues à l'avant-métré. — Déblais. — Frais supplémentaires de transport provenant d'une modification au mouvement des terres prévu ; plus-value accordée. — Déblais. Forfait. — En présence de l'article 99 du devis, d'après lequel le prix des transports est fixé à forfait, l'entrepreneur n'est pas recevable à demander un supplément de prix, à raison de reprises de déblais transportés en brouettes, puis chargés sur wagon. — Force majeure. — Des orages qualifiés de trombes-phénomènes par le tiers expert constituent des événements de force majeure. Indemnité allouée à raison des dommages causés par l'inondation des tranchées. — Procédure. — Recours sommaire ; mémoire ampliatif ; délai. — Lorsqu'un mémoire ampliatif, destiné à compléter un recours sommaire présenté dans le délai de deux mois, à dater de la notification de l'arrêté attaqué, a été produit après l'expiration dudit délai de deux mois, il ne doit pas être écarté comme produit tardivement. — Travaux compris dans d'autres. — Le prix du devis, pour construction et entretien de la chaussée, comprend l'extraction et l'entretien des déblais d'encaissement (VI). Le prix des cintres comprend le prix de démontage et de réemploi des appareils (VII). (*C. d'Et.*), 67.

— (4) Chemins de fer. — (*Sieur Allary.*) — Réclamations. — Délai. — Acceptation du décompte. — Acceptation du décompte définitif, sous réserves à produire dans les vingt jours; réclamation, fondée sur ce que les métrés et pièces justificatives n'étaient pas joints au décompte, présentée plus de vingt jours après l'acceptation. Non-recevabilité. — Décomptes provisoires et définitifs. — Réclamation renouvelée. — Réclamation relative aux quantités de déblais portées aux décomptes provisoires, formée en temps utile; maintien de cette réclamation dans un mémoire relatif au décompte définitif: recevabilité, encore bien que ce mémoire ait été présenté plus de vingt jours après l'acceptation du décompte définitif. — Métré définitif accepté sans réserves: réclamation ultérieure non recevable. — Régie. - Marché de gré à gré. — Lorsque l'administration a prononcé la mise en régie, peut-elle, malgré le décret du 18 novembre 1882, faire exécuter des travaux excédant 20.000 francs par des tâcherons, au lieu de procéder par voie d'adjudication publique? Grief sans intérêt, ce mode de procéder n'a causé aucun préjudice à l'entrepreneur. — Dépenses à la charge de l'entrepreneur. — Doivent être compris dans ces dépenses : le salaire de divers employés appelés à concourir aux travaux; — les frais de retouche de matériaux et démontage de ponts provisoires. — Usure anormale du matériel. Inventaire. — Expertise demandée par l'entrepreneur à l'effet de constater l'usure anormale du matériel pendant la régie. Rejet; invité par l'ingénieur à assister à l'inventaire du matériel, l'entrepreneur ne s'est pas présenté ni fait représenter (*C. d'Ét.*), 147.

— (5) Chemins de fer. — Clauses et conditions du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Sudron.*) — Art. 10. — Ordre de service signé de l'ingénieur. — Profil, non conforme, signé du conducteur seul, et augmentant le cube de ballast à fournir; ballast supplémentaire dû à l'entrepreneur. — Non-recevabilité de l'administration à contester l'exécution effective de ces cubes supplémentaires : avisée par l'entrepreneur des changements opérés, elle n'a procédé à aucune vérification. — Ordre de service exécuté sous réserve. — Réclamation déclarée recevable. — Travaux d'assainissement d'une ballastière prescrite par l'administration ; indemnité allouée à l'entrepreneur; si celui-ci était tenu d'assurer l'assainissement de la ballastière, il n'appartenait pas à l'ingénieur de fixer la nature et l'importance des travaux à exécuter (*C. d'Ét.*), 150.

— (6) Chemins de fer. — Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Guillot et Thobie.*) — Art. 41. — Non-recevabilité d'une réclamation ne portant pas sur une erreur matérielle et formulée plus de vingt jours à partir de la notification du décompte (X). — Art. 49. — Intérêts. — Lorsqu'il n'est pas justifié que la réception définitive ait été indûment retardée, les intérêts ne sont dus qu'à l'expiration du délai de trois mois qui suivent cette réception (XI). — Déblais. — En présence de la disposition du cahier des charges qui porte que les cubes indiqués à l'avant-métré sont forfaitaires, quant aux quantités, si l'entrepreneur n'a pas réclamé dans le délai prescrit, il n'est pas fondé à réclamer une indemnité pour prétendue omission (I). — En présence de la disposition du même cahier des charges portant que le cube des déblais d'emprunt s'obtiendra en prenant la différence entre les déblais et les remblais exécutés, l'entrepreneur, sauf le cas de force majeure, dûment constaté, ne peut prétendre à une indemnité à raison de tassements ou d'éboulements (I). — Roc imprévu. — En présence de la disposition forfaitaire du devis qui porte qu'on ne reconnaîtra qu'une seule espèce de déblai, et qui stipule un prix unique applicable aux déblais de toute nature, l'entrepreneur ne saurait prétendre à un supplément de prix à raison de l'existence du

DÉCOMPTE (*suite*). :
rocher dans les tranchées (II). — Matériaux refusés à raison de leur mauvaise qualité et non portés au décompte. — Régularité (VII) — Matériaux fournis gratuitement en échange d'autres mis à leur disposition: pas d'indemnité (VIII). — Omission prétendue au décompte. Absence de justification dans les termes du devis de la fourniture réclamée: rejet (V). — Pont de service destiné à assurer la circulation ; faux frais à la charge de l'entreprise. Rejet (IX) — Transports. — Lorsque les prix portés au bordereau sont des prix forfaitaires s'appliquant aux déblais transportés, quels que soient le mode et la distance du transport, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer un supplément de prix à raison de l'emploi de procédés de transport l'obligeant à faire une reprise (III). — Travail compris dans un autre. — Le prix des déblais comprend le prix de l'enlèvement des souches et racines des terrains à fouiller (IV). — Le prix des fers comprend celui des trois couches de peinture (VI). (*C. d'Et.*), 288.

— (7) Chemins de fer. — Ligne de la Châtre à Montluçon. — Travaux de ballastage et de pose de la voie. — (*Sieur Vola.*) — Carrières (Changement de). — Renonciation par l'entrepreneur à l'exploitation d'une des carrières désignées au devis par suite des difficultés pratiques qu'y aurait rencontrées l'emploi de l'excavateur. Demande d'indemnité. Rejet: le devis autorisait l'emploi de la pioche, du pic, de la mine, de l'excavateur, de la drague ou de tout autre procédé d'extraction que l'entrepreneur jugerait convenable, sans qu'il pût s'exonérer d'aucune des dépenses nécessaires, et aucun mode spécial d'extraction ne lui était garanti. — Dommages à l'entrepreneur. — Travaux exécutés en régie par l'administration en même temps que ceux confiés à l'entrepreneur, ayant, suivant ce dernier, entraîné des difficultés pour le recrutement de son personnel et augmenté le prix des salaires. Rejet d'une demande d'indemnité : l'administration n'a fait exécuter en régie que les travaux dont l'entrepreneur avait refusé, en cours d'entreprise, de se charger. — Prix du sabotage de traverses non employées, l'administration ayant induit l'entrepreneur en erreur sur la longueur des voies à poser et lui ayant livré un matériel inutile. Renvoi à une expertise. — Foisonnement du ballast. — Demande de supplément de prix de transport. — Rejet: d'après la série des prix, le prix du ballast comprenait à la fois l'extraction, le transport, la charge, la décharge, l'emploi, le règlement et l'entretien, et, d'après le devis, le ballast devait être mesuré au déblai d'après la comparaison entre les profils levés contradictoirement après l'enlèvement de la découverte et après l'achèvement des travaux. — Modifications prétendues apportées par l'administration aux plans primitifs des ouvrages d'infrastructure, ayant eu pour effet notamment d'allonger les paliers et d'augmenter les rampes. Renvoi à une expertise pour rechercher si la plate-forme, telle qu'elle a été remise à l'entrepreneur pour effectuer ses travaux de ballastage et de pose de voie, comportait des rampes supérieures à celles indiquées aux projets communiqués avant l'adjudication et pour fixer l'indemnité due, s'il y a lieu. — Retard apporté par l'administration dans la livraison du matériel des voies ayant amené l'entrepreneur à dépasser le délai d'exécution et lui ayant fait encourir l'amende prévue au devis. Demande d'indemnité. Rejet: l'entrepreneur devait réclamer contre l'application qui lui a été faite de l'article édictant une amende. — Retard dans l'exécution des travaux imputable au mauvais état des remblais et tranchées livrées à l'administration. Demande d'indemnité. Rejet: d'après le devis, l'entrepreneur s'était interdit toute réclamation, à raison des interruptions et difficultés de toute nature, auxquelles pourraient donner lieu les tassements des remblais ou les éboulements des talus, des tranchées ou des remblais; les difficultés d'exécu-

tion, sur lesquelles il fonde sa demande, étaient, d'ailleurs, prévues au projet, et l'entrepreneur pouvait, avant de conclure son marché, se rendre compte de l'état de l'infrastructure. — Transports effectués sur la ligne par l'administration pour le compte de l'entrepreneur. Prix. Frais accessoires. Demande de remboursement de ces frais: si l'entrepreneur a bénéficié d'un tarif réduit, il ne se trouvait pas dispensé par son marché du paiement des taxes accessoires que l'administration est autorisée à percevoir. — Travaux supplémentaires. — Relevages supplémentaires nécessités par le tassement des remblais livrés par l'administration et par un nivellement nouveau, auquel l'administration aurait fait procéder au cours de l'exécution de l'entreprise. Demande d'indemnité. Rejet: d'après le devis, l'administration se réservait le droit d'augmenter l'épaisseur normale du ballast, dans le cas où, par suite des tassements survenus avant ou après la pose de la voie, la plateforme du terrassement ne serait plus réglée, dans le sens longitudinal, suivant le profil en long; d'autre part, il n'est pas établi que le nivellement nouveau ait été exécuté au cours de l'entreprise, et l'entrepreneur ne produit aucun ordre écrit lui prescrivant un changement quelconque dans son entreprise. (*C. d'Et.*), 297.

— (8) Chemin de fer de Chalon à Roanne. — Cahier des clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieurs Malapert et Doucet.*) — Art. 28. — Inondations et pluies torrentielles ayant, d'après l'entrepreneur, le caractère d'événements de force majeure et ayant rendu plus onéreuse l'exécution de certains travaux : Rejet de demandes d'indemnité, l'entrepreneur n'ayant point prévenu l'administration dans le délai fixé par l'article 28 du cahier des clauses et conditions générales. — Art. 32. — Cube excédant de plus d'un tiers celui prévu au devis. Pas d'indemnité, le prix porté au bordereau étant suffisamment rémunérateur. — Art. 39. — Ne constituent pas des attachements les classifications de déblais opérées seulement après l'achèvement des travaux. — Avant-métré des terrassements contesté seulement après achèvement des travaux exécutés sans réclamation ni réserve : non-recevabilité. — Déblais. — Classification. — Cube des déblais extraits, relevé non pas au fur et à mesure de l'avancement des travaux, mais seulement après l'achèvement des tranchées ; opération effectuée d'ailleurs non en présence des entrepreneurs et contradictoirement avec eux ; renvoi de l'entrepreneur devant le ministre pour faire application des proportions des diverses natures de déblais portées à l'avant-métré. — Déblais de terre argileuse et marneuse : application du prix stipulé pour la 1re classe des déblais : non-lieu à l'allocation d'un supplément de prix. — Transport de déblais ayant obligé les entrepreneurs à faire une reprise ; pas d'indemnité : le transport est payé suivant la distance, sans tenir compte du mode de transport — Difficultés exceptionnelles rencontrées dans l'exécution de perrés. Rejet d'une demande d'indemnité, une indemnité spéciale ayant déjà été accordée. — Fouilles d'emprunt. — Augmentation du cube des emprunts pour tenir compte du volume des terres empruntées en remplacement des moellons extraits des déblais et employés aux constructions (III). — Fournitures non prévues au marché et reconnues nécessaires. Prix spécial alloué. — Gelées. — Ouvrages dégradés par les gelées. Non-lieu à indemnité pour la réfection de ces ouvrages : il appartenait à l'entrepreneur de prendre les précautions nécessaires pour mettre les ouvrages à l'abri des gelées. — Ordre de service. — Dimensions données aux remblais par l'entrepreneur supérieures à celles prévues. — Pas d'ordre écrit : non-lieu à allouer à l'entrepreneur le paiement du cube des emprunts qu'il a eu à effectuer par suite de cette modification au projet. — Approvisionnement de matériaux supérieur à celui prévu et non employé : absence d'ordre

DÉCOMPTE (*suite*):
de service: pas d'indemnité. — Matériaux de qualité supérieure à celle prévue employés pour certains ouvrages. Pas d'ordre de service. Rejet d'une demande d'indemnité (IX). — Parements. — Parements courbes. Sujétion spéciale. Indemnité allouée (X). — Piquetage. Erreurs prétendues. Rejet: l'entrepreneur qui, d'après le devis, doit assister à l'opération et demander immédiatement les vérifications nécessaires, n'a pas réclamé lors de cette opération. — Prix comprenant les sujétions d'un travail exécuté suivant les prévisions du devis: non-lieu à revenir sur ce prix. — Retard dans le paiement des approvisionnements. Acomptes mensuels non alloués sur les approvisionnements, bien que la situation des fonds disponibles l'eût permis. Indemnité accordée. — Travaux imprévus. — Indemnité allouée. — Travaux confiés à des tâcherons par l'administration. Rejet d'une demande d'indemnité: l'entrepreneur s'est refusé à exécuter ces travaux qui d'ailleurs n'étaient pas compris dans le marché. (*C. d'Et.*), 383.

— (9) Chemins de fer. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Peyrot.*) — Art. 29. — Substitution d'une carrière plus éloignée à celle prévue au devis et déclarée insuffisante; pierre plus dure; aggravation de charges pour l'entrepreneur. Indemnité allouée. — Art. 32. — Dépassement de plus d'un tiers des quantités portées au détail estimatif pour une nature d'ouvrage. — Prix du bordereau non rémunérateur; indemnité allouée; prix rémunérateur; rejet. — L'article 32 est inapplicable dans le cas où l'emploi prévu des matériaux trouvés dans les déblais a eu pour effet de réduire le cube des maconneries en matériaux de carrière, il y n'a eu que substitution prévue de matériaux. — Diminution du cube des déblais onéreux; pas de préjudice; refus d'indemnité. — Déblais. — Prix forfaitaire. — En présence de la clause forfaitaire du cahier des charges portant que le prix de chacune des catégories de déblais est fixé à forfait, quelles que soient la nature et la consistance des terrains rencontrés, il ne saurait être alloué d'indemnité à raison de la rencontre de bancs de rocher. — Déblais supplémentaires exécutés pour modifier l'inclinaison du talus après achèvement de travaux; — application du prix moyen du bordereau, suffisamment rémunérateur. — Déblais prétendus imprévus. — Rejet; il appartient aux ingénieurs de déterminer la profondeur des fouilles de fondation des ouvrages d'art. — Sujétions imprévues résultant de la rencontre de gros blocs enchâssés dans l'argile: indemnité allouée. — Déblais d'emprunt destinés à remplacer le cube des matériaux extraits des tranchés et employés par l'entrepreneur dans la construction, au même prix que si ces matériaux avaient été achetés; non-lieu à l'allocation du prix de ces déblais que l'entrepreneur aurait dû employer en remblais. — Reprise des déblais par suite du mode de transport adopté par l'entrepreneur; mode de transport laissé à son choix; pas d'indemnité. — Dommages causés à l'entreprise par suite du retard apporté à l'exécution d'une tranchée: indemnité allouée. — Expertise prétendue irrégulière; rejet; il n'est justifié d'aucun vice de forme de nature à faire rejeter du débat dans son ensemble le rapport des experts. — Force majeure. — Crue de la rivière ayant emporté un apponlement supportant une voie ferrée servant à l'extraction du gravier; aucune faute à reprocher à l'entrepreneur: réparation du préjudice à la charge de l'Etat. — Intérêts. — Demande formée sur papier libre, reproduite ultérieurement sur papier timbré. Régularité. — Prix nouveau établi pour matériaux provenant d'une carrière non prévue au marché, et imposée à l'entrepreneur en cours d'exécution. — Fers de formes spéciales en dehors de l'album type. — Réclamation. — Procédure. — Conseil d'Etat. — Recours sommaire tendant à l'annulation de l'arrêté attaqué, complété par un mémoire ampliatif développant les moyens à l'appui. Recevabilité. — Acceptation

du décompte de fin d'année comprenant l'essartage d'une surface déterminée de terrain. — Cette acceptation n'entraine pas forclusion du droit pour l'entrepreneur de réclamer le paiement de l'essartage sur une surface plus grande. — Transports. — Prix du transport de matériaux compris dans celui de la maçonnerie. (*C. d'Et.*), 492.

— (10) Chemins de fer. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Legrand.*) — Déblais. — Art. 98 du devis. — En présence d'une clause portant qu'il ne sera fait aucune classification des déblais en cours d'exécution, et que les prix alloués pour les déblais de la plate-forme sont des prix moyens, qui resteront toujours applicables aux tranchées auxquelles ils se rapportent, quelle que soit la nature des déblais à exécuter; que l'entrepreneur devra se rendre compte très exactement, avant l'adjudication, des difficultés que peuvent présenter les diverses tranchées, l'entrepreneur n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison de la difficulté exceptionnelle des déblais exécutés (I). — Les déblais du fossé faisant corps avec la plate-forme de la voie doivent être payés aux prix fixés pour les déblais de cette plate-forme (II). — Les déblais de maçonneries doivent être payés au prix fixé par les déblais de la plate-forme et non au prix du déblai de fondation (III). — Fouilles de fondation poussées à la profondeur nécessitée par la nature des terrains rencontrés; pas d'indemnité (X). — Transports. — Liberté réservée à l'entrepreneur pour les effectuer; aucun obstacle apporté à cette liberté: pas d'indemnité (V). — Travail compris dans un autre. — Le prix du bordereau pour déblais et transports en remblais comprend la charge, le transport et le déchargement (VI); — pour les maçonneries, les dépenses tendant à les garantir pendant l'exécution (VIII); — pour les fouilles de fondation, les dépenses de blindage (X). (*C. d'Et.*), 753.

— (11) Chemin vicinal (Construction d'un). — Cahier des clauses et conditions générales du 6 décembre 1870. — (*Commune de Biéville-en-Auge contre sieur Bedeau.*) — Changements au projet primitif résultant d'un ordre écrit de l'agent voyer cantonal: non-responsabilité de l'entrepreneur. — Inexécution d'une partie des remblais prévus, sans justification d'un ordre écrit: déduction du cube porté à l'avant-métré. — Intérêts. — Point de départ fixé, par application de l'article 49 des clauses et conditions générales imposées aux entrepreneurs de chemins vicinaux, au jour de la demande qui a suivi l'expiration du délai de trois mois à compter de la réception définitive. — Demande d'intérêts de sommes payées en trop à l'entrepreneur: rejet à défaut de justification du paiement de ces sommes. — Matériaux d'empierrement. — Volume. — Fixation de ce volume d'après les indications du procès-verbal de réception provisoire, à défaut de constatation faite avant leur emploi ou immédiatement après l'exécution des travaux. — — Prix. — Fixation d'après les mentions du bordereau et les conventions intervenues entre les parties en cours d'entreprise. — Réception définitive acquise, conformément au cahier des charges, après l'expiration du délai d'un an à compter de la réception provisoire, aucune malfaçon n'ayant été signalée pendant ce délai. Non-lieu à tenir compte de la constatation ultérieure de minimes dégradations. (*C. d'Et.*), 511.

— (12) Clauses et conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Ministre des travaux publics contre sieurs Villetel et Duboscland.*) — Art. 49. — Intérêts. — L'entrepreneur a droit aux intérêts des sommes lui restant dues à partir de l'expiration des trois mois qui suivent la réception définitive et non pas seulement à compter de la requête introductive d'instance. — Frais généraux prétendus augmentés par suite du retard, dans l'exécution des travaux de maçonnerie provenant du fait de l'administration. Pas d'indemnité: le matériel de l'entreprise a été, pendant

DÉCOMPTE (*suite*) :
ce temps, employé aux terrassements. — Mise en régie non justifiée. — Mesure rapportée avant son exécution, pas d'indemnité. — Sujétions. — Approvisionnements exagérés prescrits par les ingénieurs, en violation du cahier des charges; impossibilité pour l'entrepreneur de réaliser ces approvisionnements dans le délai fixé; indemnité due à raison du préjudice résultant de ces exigences. — Elévation du prix des moellons attribuée à la rapidité anormale exigée par les ingénieurs pour l'approvisionnement de ces matériaux. Demande d'indemnité. Rejet : cette élévation de prix provient des sujétions particulières auxquelles l'entrepreneur était soumis, en ce qui touche les moellons, par son marché et qu'il devait imposer aux carriers. — Remaniements successifs des moellons nécessités par des ordres de service, prescrivant de déposer sur les chantiers des approvisionnements de moellons trop considérables pour l'espace resserré, dont disposait l'entrepreneur : indemnité due à ce dernier. (*C. d'Et.*), 83.

— (13) Dérasements de fortifications. — (*Sieur Perrin.*) — Démolition de maçonneries consentie par l'entrepreneur moyennant l'abandon par l'Etat des matériaux de démolition, sans garantie de leur valeur; non-lieu à indemnité à raison de leur mauvaise qualité. — Remblais. Cube. — Remblais nivelés à une hauteur supérieure à celle indiquée au devis, par suite d'une erreur imputable à l'entrepreneur. Non-lieu à l'allocation d'un supplément de prix pour le cube des remblais employés à cet ouvrage en excédent du cube prévu au devis. — Transports. — Distance moyenne des transports à effectuer inexactement appréciée. — Non-lieu à l'allocation d'un supplément de prix, le cahier des charges disposant que les prix de l'adjudication comprennent les transports de toute nature. (*C. d'Et.*), 302.

— (14) Digues de protection contre les inondations du Rhône. — Conditions générales du 16 novembre 1866. — (*Sieur Lacroix contre commune d'Aramon*). — Transport au wagon substitué au transport prévu au tombereau spontanément par l'entrepreneur : rejet de la demande d'indemnité. — Remblais. — Augmentation du cube par suite du glissement dans le Rhône d'une partie des terres apportées ; fait provenant d'un changement dans le mode prévu d'exécution des travaux : forfait résultant des profils inapplicables : indemnité accordée. — Reprise de déblais, nécessitée par une mauvaise exécution des travaux, laissée à la charge de l'entrepreneur. — Malfaçons provenant des ordres donnés par la ville pour l'exécution des travaux : entrepreneur déclaré non responsable (*C. d'Et.*), 397.

— (15) Expertise : Choix des experts : Incompatibilité. — Conseil de préfecture. — (*Sieur Vigouroux et Compagnie d'Orléans.*) — Lorsqu'une expertise effectuée antérieurement à la loi du 22 juillet 1889 n'est pas jugée suffisante, et qu'une tierce-expertise serait reconnue nécessaire, sous l'empire de la loi du 16 septembre 1807, cette mesure n'étant pas compatible avec les prescriptions de la nouvelle loi, le conseil de préfecture peut ordonner une nouvelle expertise confiée à trois experts, nommés les deux premiers par les parties, le troisième par lui. — Mais il ne peut pas refuser d'admettre comme expert d'une des parties celui qui a pris part aux premières opérations. — (Vigouroux, 1re espèce). — Le chef de section d'une compagnie de chemins de fer qui a dirigé les travaux à raison desquels s'est élevé le litige soumis au conseil de préfecture, bien qu'ayant la qualité d'agent assermenté, n'a pas le caractère de fonctionnaire dans le sens de l'article 17 de la loi du 15 juillet 1889, et ne doit pas être déclaré incapable de remplir la mission d'expert de la compagnie. — (Compagnie d'Orléans, 2e espèce). (*C. d'Et.*), 30.

— (16) Expertise. — Tierce-expertise ordonnée postérieurement à

la loi du 22 juillet 1889. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Peyrot.*) — Procédure. — Conseil d'Etat. — Moyens de recours. — Requête sommaire. — Mémoire ampliatif produit après l'expiration des délais du pourvoi. — Une requête ne contenant l'exposé d'aucun fait, ni d'aucun moyen, est recevable si, plus tard, même après l'expiration du délai de recours, il a été suppléé à ce défaut de moyens par la production d'un mémoire ampliatif. — Tierce-expertise ordonnée postérieurement à la loi du 22 juillet 1889 qui a supprimé cette mesure d'instruction. Irrégularité : arrêté annulé ; renvoi devant le conseil de préfecture pour y être statué à nouveau sur la réclamation de l'entrepreneur, après qu'il aura été procédé à une nouvelle expertise dans les formes de la loi du 22 juillet 1889. (*C. d'Et.*), 389.

— (17) Génie. — Fort de Dampierre. — Devis général du 7 mai 1857. — (*Ministre de la guerre contre sieur Guillotin.*) — Déblais imprévus. — Lorsqu'au lieu de rocs formés de bancs continus ou discontinus, prévus au marché, l'entrepreneur a rencontré des déblais de roc aggloméré, se présentant en masses profondes non litées, d'une difficulté exceptionnelle, ne pouvant rentrer dans aucune des catégories fixées par le cahier des charges, — il a droit à un prix nouveau. Renvoi à un supplément d'instruction pour fixer ce prix (1er chef). — Transport de déblais terreux d'une densité supérieure à celle prévue au marché : prix nouveau alloué (4e chef). — Décapement de terre végétale : non-lieu à l'application du prix des déblais ordinaires ; plus-value accordée (3e chef). — Transport au vagonnet ; établissement de voies en palier avec rebroussement : pas de sujétion imprévue ; non-lieu à l'allocation d'une plus-value (7e chef). — Ordre non justifié. — Refus d'une plus-value pour exécution des parements de façade plus soignée que celle prévue au devis (32e chef) ou pour l'emmétrage et le nettoiement des moellons appartenant à l'Etat (36e chef). — Sujétions. — Plus-value accordée : — pour construction d'un pont d'une importance particulière sur les fossés (17e chef) ; pour un mur de soutènement nécessaire à l'exécution des déblais (12e chef) ; — pour déblais mis en dépôt et ultérieurement repris (25e chef). — Plus-value refusée lorsqu'il n'y a pas de sujétion imprévue : application de cette règle : — à des travaux effectués dans la mauvaise saison (3e chef) ; — à des parements de rocs de rognons de grande dureté (9e chef) ; — à des transports et au répandage des terres sur les casemates (13e chef) ; — aux déblais de tranchées de petites dimensions (25e chef) ; — à des maçonneries faites avec des matériaux trouvés dans les fouilles (27e chef) ; — à un excédent de mortier employé par suite de la préparation incomplète des matériaux (28e chef) ; — à l'exécution de maçonnerie de petit appareil (29e chef) ; — au lavage, grattage et refouillement des joints de l'extrados des routes exécutés sur des maçonneries fraîches (34e chef). — Travail compris dans un autre. — Le prix des maçonneries comprend toutes les difficultés de taille (29e chef, § 1) et notamment la façon des arêtes, angles et arcs de voûtes et des autres ouvrages (31e chef). (*C. d'Et.*) 392.

— (18) Hôtel de Ville. — Détérioration. — Responsabilité : architecte. — (*Commune de Maraussan contre sieur Boilève.*) — Détérioration survenue à une partie de l'édifice par suite d'une fausse manœuvre résultant d'ordres directs de l'architecte : irresponsabilité de l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 395.

— (19) Lycée. — (*Sieurs Sylvestre et Rosazza contre ville de Digne.*) — Direction des travaux. — L'architecte n'excède pas ses pouvoirs de direction en prescrivant d'élever les murs par arases d'égale hauteur sur toute l'étendue des cons-

DÉCOMPTE (*suite*) :
tructions (III). — Force majeure. Crue. — Perte de matériel placé dans le lit de la rivière, laissé à la charge de l'entrepreneur : absence d'événements de force majeure, la rivière qui a causé les dégâts étant sujette à des crues fréquentes (I). — Matériaux inutilisés. — Demande d'indemnité. — Rejet : l'entrepreneur ne justifie pas avoir attendu, pour faire ses commandes, des indications de détail que l'architecte devait lui fournir (III). — Octrois. — Surtaxes. — Une demande en restitution de surtaxes d'octroi, établies sur les matériaux au cours des travaux, ne peut pas être repoussée par application des dispositions du cahier des charges, qui interdisent à l'entrepreneur de réclamer à raison de l'augmentation du prix des matériaux. Restitution ordonnée (II). (*C. d'Et.*), 768.

— (20) Marché couvert. — (*Sieur Auray contre ville de Lorient.*) — Approvisionnements. — Bois et sacs omis au décompte ; rectification (III). — Résiliation régulièrement prononcée : l'entrepreneur n'a pas rempli les conditions de son marché ; ses travaux défectueux se sont effondrés ; — de plus, il n'a pas obtempéré aux ordres qu'il recevait (I et II). — Sujétions. — Rejet. — Absence de réclamation dans le délai fixé au cahier des charges ; installation défectueuse de la décharge publique : fait connu avant l'adjudication ; — retard dans la remise des terrains destinés au dépôt des matériaux ; — indemnités à des ouvriers pour un accident dû à la faute de l'entrepreneur (IV). — Sujétions admises. — Ordre de service ayant nécessité l'interruption des maçonneries ; modification au projet ayant restreint l'espace destiné au dépôt de pierres (IV). — Travaux effondrés par la faute de l'entrepreneur, non-lieu de les porter au décompte (III).—Travaux non prévus. — Enlèvement d'une couche d'asphalte : non-lieu à payer ce travail dont l'entrepreneur a été suffisamment indemnisé par la vente qu'il a faite de ces matériaux (III). (*C. d'Et.*), 805.

— (21) Palais de Justice. — (*Chapal contre ville de Saint-Etienne.*) — Accident. — Responsabilité. — Recours de l'entrepreneur contre la ville responsable civilement de l'architecte. — Lorsqu'un jugement passé en force de chose jugée a déclaré solidairement responsables de la chute d'une partie de l'ouvrage l'architecte et l'entrepreneur, et fixé inégalement les parts de responsabilité leur incombant, l'entrepreneur qui a réparé l'ouvrage est fondé à réclamer de la ville, civilement responsable de la faute de son architecte, la part incombant à ce dernier, et le remboursement de la dépense de reparation en tant qu'elle dépasse la part mise à sa charge. — Cession de mitoyenneté prétendue faite par la Ville à l'entrepreneur : rejet ; à l'époque où le traité a été signé, la ville n'avait pas encore acquis le droit dont il s'agit. — Déblais en sus de la démolition et de l'enlèvement des matériaux. Allocation due. — Erreur matérielle ; rectification. — Rabais. — Le prix des vieilles maçonneries qui figure au cahier des charges, comme devant venir en diminution des sommes dues à l'entrepreneur, doit être déduit desdites sommes évaluées d'après le total des travaux exécutés, rabais déduit. (*C. d'Et.*), 291.

— (22) Pont. — Régie. — (*Commune de Chissey contre sieur Humbert.*) — Mise en régie prononcée contre un entrepreneur qui a abandonné les travaux et refusé de les reprendre, après mise en demeure, en alléguant qu'il a formé une demande de résiliation et que l'administration refuse de lui payer les acomptes stipulés : régularité. — Conséquences : Entrepreneur déchargé des conséquences de la mise en régie, à raison des sujétions extracontractuelles qui lui ont été imposées. — Non-lieu à l'allocation d'indemnités à l'entrepreneur pour manque à gagner et préjudice subi : la régie ne lui a causé aucun préjudice, et il ne justifie pas qu'il dût réaliser un bénéfice dans l'entreprise. — Matériel. — Procès-verbal de remise. — Détériorations à la charge de l'entre-

preneur à compter du procès-verbal de remise le mettant en demeure de reprendre le matériel dont s'est servie la régie. — Usure normale pendant la régie : pas d'indemnité. — Intérêts dus seulement à compter du jour de la demande spéciale qui en est faite — Frais d'expertise mis à la charge de l'administration, qui n'a fait aucune offre à l'entrepreneur. (*C. d'Et.*), 410.

— (23) Ports maritimes. — Cahier des charges. — (*Sieurs Escarraguel et Duffieu.*) — Art. 30, 31, 32 et 33. — Renonciation expresse des entrepreneurs à se prévaloir de ces articles : application de cette renonciation. — Art 39. — Réclamations, contre l'application des prix de certains dragages portés aux carnets d'attachements, signés par l'entrepreneur sans réclamations ni réserves, formés hors du délai de dix jours prévu par le cahier des charges : non-recevabilité. — Durée des travaux prolongée au-delà des deux ans prévus au marché, sans la faute des entrepreneurs : droit à l'indemnité mensuelle stipulée pour ce cas. — Perte d'une drague, laissée à la charge de l'entreprise, par application du marché. — Procédure. — Arrêté ordonnant une expertise ; caractère préparatoire. Recours dès lors recevable en même temps que le recours sur le fond. — Résiliation. — Non-lieu à prononcer la résiliation au profit de l'entrepreneur qui a abandonné les travaux avant le délai de trois ans à l'expiration duquel la résiliation devait être prononcée (*C. d'Et.*), 306.

— (24) Réservoir de la Liez. — (*Ministre des travaux publics contre dame veuve Millet.*) — Art. 32. — Augmentation de plus du tiers des déblais onéreux ; indemnité allouée des déblais à transporter au jet de pelle ; prix rémunérateur ; préjudice non établi ; pas d'indemnité. — Manque à gagner. — Indemnité calculée en tenant compte du bénéfice procuré par l'emploi en régie des ouvriers de l'entrepreneur. — Patente. — Suppléments de droits. Législation nouvelle. — Le fait que, postérieurement à l'adjudication, une loi nouvelle a augmenté les droits de patente dus par l'entrepreneur, n'est pas de nature à motiver l'allocation d'une indemnité au profit de ce dernier. — Régie. — Chômage du matériel pendant l'exécution des travaux en régie : indemnité calculée au taux de 10 0/0 de la valeur du matériel comprenant les intérêts et l'amortissement ; — non-lieu à l'allocation d'une seconde indemnité pour dépréciation de ce matériel. — Retards dans l'exécution des travaux. — Indemnité générale accordée pour retards provenant du fait de l'administration ; pas d'indemnité pour le retard apporté aux ordres d'exécution de certains ouvrages : les ingénieurs ont agi dans les limites de leur pouvoir de direction. — Sujétions relatives à l'établissement de voies d'accès, au montage et au démontage de ponts de service ; pas d'indemnité : un prix nouveau arrêté en cours d'entreprise pour le transport des déblais en wagon a tenu compte de ces sujétions. (*C. d'Et.*), 86.

— (25) Construction d'un Sanatorium. — (*Sieur Noé.*) — Déblais exécutés dans l'eau. Refus d'un prix spécial ; application du prix unique prévu au bordereau pour les déblais de toute nature. — Fausses manœuvres non imputables à l'administration, laissées à la charge de l'entrepreneur. — Réclamations : présentées dans le délai légal et suffisamment précisées : recevabilité, — relatives à des sujétions dont la nature n'est pas indiquée : non-recevabilité. — Supension des travaux motivée par ce fait que l'entrepreneur a commencé les travaux sans en avoir reçu l'ordre : pas d'indemnité. — Transport des déblais, non prévus, ni ordonnés : ils restent à la charge de l'entrepreneur. — Travaux exécutés en régie. — Mission donnée aux experts de rechercher sur l'invitation et au profit de qui ces travaux ont été effectués, et quelle somme pourrait être due de ce chef à l'entrepreneur. — Travaux contremandés. — Indemnité due à l'entrepreneur au cas où il aurait antérieurement fait des approvisionnements restés sans emploi ;

DÉCOMPTE (*suite*) :
renvoi aux experts. — Travaux de nuit. — Pas d'indemnité : l'entrepreneur ne justifie ni de la nécessité de ces travaux, ni d'ordres de service les lui imposant. — Travaux imprévus. — Maçonnerie de briques du pays. — Non-lieu à l'application du prix pour un ouvrage différent, et compris dans un autre devis ; renvoi aux experts pour fixation d'un prix nouveau. (*C. d'Et.*), 24.
— (26) Solde touché sans réserve. — (*Sieur Hacquard contre commune de Neuilly-sur-Seine.*) — Est non recevable à réclamer contre le décompte, l'entrepreneur qui, sans faire aucune réserve, a touché le mandat pour solde qui lui a été délivré. (*C. d'Et.*), 394.
**DELUBAC**, 307.
**DESCHAMPS**, 304.
DETTES DE L'ETAT :
— (1) Canal. — Approfondissement. — Dommages aux usines. — Déchéance quinquennale. — Compétence. — Procédure. — (*Sieurs Cornaille, Leroy et autres.*) — Les conseils de préfecture ne sont pas compétents pour statuer sur l'exception de déchéance quinquennale, opposée à une demande en dommages-intérêts, dont ils sont saisis. — Le ministre a seul qualité pour prononcer la déchéance. — Lorsque, dans ses observations sur un recours, un ministre oppose la déchéance quinquennale, ces observations constituent une décision susceptible de recours. — Le dommage causé à des usines par des prises d'eau, pour l'alimentation d'un canal, n'est pas un dommage successif, mais un dommage permanent ; en conséquence, la demande d'indemnité est tardivement formée plus de cinq ans après l'exercice dans lequel ont été effectués les travaux d'approfondissement du canal qui ont augmenté le cube d'eau dérivée (*C. d'Et.*), 801.
— (2) Déchéance quinquennale. — Compétence. — Caractère de décision. — Délai. — Absence de notification. — (*Compagnie de l'Est et du Nord.*) — Déchéance quinquennale appliquée à une demande en paiement formée plus de cinq ans après l'ouverture de l'exercice au cours duquel la dette a pris naissance. — Reconnaissance de la dette, décision au fond néanmoins utile. — Lorsque, devant le conseil de préfecture, le ministre reconnaît l'existence d'une dette à la charge de l'Etat, la circonstance qu'il oppose au paiement pour partie la déchéance quinquennale et pour le surplus l'absence de crédits n'a pas pour objet de rendre l'action sans objet. — Le conseil de préfecture doit reconnaître le principe de la dette, en fixer la quotité, et déclarer l'Etat débiteur, sous réserve de l'application de la déchéance. — Caractère de décision. — Une dépêche du directeur des services administratifs du ministère de la guerre ne constitue pas une décision susceptible d'être déférée au conseil d'Etat par la voie contentieuse. — Délai. Absence de notification. — Décision ministérielle opposant la déchéance quinquennale ; absence de notification ; recevabilité du recours. (*C. d'Et.*), 405.
— (3) Travaux publics. — Dommages. — Liquidation. — Déchéance quinquennale. — (*Sieur Salvy Lauret.*) — Le point de départ de la déchéance quinquennale d'une créance contre l'Etat à raison de dommages causés par l'exécution de travaux publics court-il à partir de l'ouverture de l'exercice pendant lequel le dommage a été causé, — ou seulement du jour où la créance a été reconnue par la juridiction compétente ? — Rés. dans le premier sens. — L'intéressé objecterait en vain que l'existence de sa créance ne lui avait été révélée que plus de cinq ans après l'exécution des travaux. (*C. d'Et.*), 28.
**DHERVILLEZ**, 708.
DIONE (Ville de), 768.
DISTRIBUTION D'EAU :
— (1) Défectuosités. — Vice du plan. — Responsabilité : architecte, entrepreneur. — (*Commune de Tréloup contre sieurs Lionnel et Petit.*) — Lorsque l'entrepreneur s'est conformé strictement aux plans, profils, tracés et ordres de service qui lui ont été donnés par

l'architecte pour l'exécution des ouvrages, il ne saurait être responsable des défectuosités constatées après l'exécution, et qui proviennent du vice du plan, encore bien que les modifications apportées sur l'ordre de l'architecte n'auraient pas été autorisées par l'administration municipale. — Mais l'architecte doit, à raison de ces faits, être déclaré responsable envers la commune: Décidé qu'il devra seulement payer le montant des ouvrages nécessaire à la réparation du préjudice, sans autres dommages-intérêts. (*C. d'Et.*), 396.

— (2) Etablissement de branchements nouveaux. — Refus d'autorisation. — Recours pour excès de pouvoir non recevable. — (*Société La Prévoyante.*) — Un concessionnaire ne peut pas déférer au conseil d'Etat, pour excès de pouvoir, l'arrêté par lequel un maire refuse de lui accorder l'autorisation d'établir de nouveaux branchements sur la canalisation existante, alors qu'il se fonde sur les droits qu'il tiendrait d'un traité passé avec la ville. Il appartient au juge dudit traité de statuer sur la réclamation. (*C. d'Et.*), 393.

— (3) Interprétation du cahier des charges sur renvoi de l'autorité judiciaire. — Ville de Nice. — (*Compagnie générale des Eaux contre sieur Michel.*) — Décidé que la compagnie ne pouvait, pour refuser un abonnement aux eaux périodiques, se prévaloir de ce que la prise d'eau se ferait sur une conduite forcée. (*C. d'Et.*), 284.

— (4) Rémunération à un agent. — (*Ville de Montélimar contre sieurs Dumolard et Viallet.*) — Agent de l'entrepreneur chargé par la Ville du service de la distribution des eaux : rémunération à ce titre due par la ville directement à l'agent et non aux entrepreneurs qui n'étaient pas chargés de ce service et ne sont pas concessionnaires des droits de l'agent (VI). — Entretien des travaux. — Décidé que la réparation des conduites obstruées ou rompues rentrait dans l'entretien payé à forfait (V). — Allocation d'une indemnité pour l'entretien des travaux non compris au forfait (V). — Entretien des travaux au-delà de l'époque prévue au traité ; absence d'ordre ou de contrat : non-lieu à indemnité (V). — Forfait. — Augmentation du diamètre de la conduite, nécessitée par la bonne exécution de l'ouvrage : indemnité due (III). — Travaux supplémentaires résultant du changement de tracé fait par l'entrepreneur dans son intérêt, laissés à sa charge (IV). — Intérêts dus à partir de l'époque prévue au traité, bien que les travaux ne fussent pas terminés; le retard est imputable à l'administration et non à l'entrepreneur. (VII). — Capitalisation des intérêts de plein droit, par application du marché (VIII). — Ouvrages supplémentaires commandés par les agents autorisés de la ville : travail dû (II, IV). — Procédure. — Conseil de préfecture. — Conclusions successives des parties non visées; arrêté annulé en la forme; évocation (I). (*C. d'Et.*), 809.

— (5) Traité. — Ville de Toulon. — Décidé, par interprétation du traité, que l'entretien des appareils et branchements des services municipaux était à la charge de la compagnie générale des Eaux. — (*Compagnie générale des Eaux contre ville de Toulon.*) (*C. d'Et.*), 485.

— V. Dommages.

DOMAINE PUBLIC MARITIME:

— Occupation à titre précaire. — Retrait de l'autorisation. — Détournement de pouvoir. — Occupation continuée. — Contravention. — (*Sieur Bovis dit Pépin.*) — Un arrêté préfectoral peut, sans excès de pouvoir, retirer, en vue d'assurer l'exécution de travaux déclarés d'utilité publique, l'autorisation donnée à un particulier à titre précaire d'occuper certaines parcelles du domaine public maritime. — Le fait par ce particulier d'avoir continué, malgré le retrait d'autorisation du préfet, à occuper les parcelles dont il s'agit, constitue une contravention de grande voirie. (*C. d'Et.*), 512.

DOMMAGES :

— (1) Accès. — Travaux ayant eu pour effet de placer les immeubles

DOMMAGES (*suite*) :
des requérants à 2m,60 de la crête d'un déblai de 25 mètres de hauteur, de nuire à leur solidité, par suite d'absence de précaution, et enfin de supprimer des accès directs avec un quartier : indemnité due. — (*Ville de Marseille contre sieur Roch-Maggi.*) (*C. d'Et.*), 402.
— (2) Action portée d'abord devant une juridiction incompétente. — Dommages antérieurs au jour où l'action a été portée devant le juge compétent. — (*Sieur Mermet contre compagnie de Lyon.*) — La circonstance que le particulier, qui a souffert du dommage causé par des travaux publics, a tout d'abord porté sa réclamation devant une juridiction incompétente, n'autorise pas le conseil de préfecture à donner aux experts la mission d'apprécier ledit dommage, non à partir du jour où il s'est produit, mais seulement à compter de la date où la réclamation a été portée devant le juge compétent. (*C. d'Et.*), 73.
— (3) Canal d'irrigation. — Terrains agricoles. — Fermier. — (*Syndicat du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire contre sieur Darboux.*) — Infiltrations d'eau salée dans des terrains voisins d'un canal d'irrigation et ayant eu pour effet de diminuer l'importance de leurs récoltes ; indemnité due au fermier. (*C. d'Et.*). 377.
— (4) Chemin de fer. — Occupation temporaire. — Extraction de matériaux : ballastière. — (*Compagnies du Nord et du Midi et sieurs Lafforgue, Leroy.*) — Durée de l'occupation. — Lorsqu'après l'achèvement des travaux il a été procédé au constat de l'état des lieux, conformément à l'article 8 du décret du 8 février 1868, et que les experts sont d'accord, le propriétaire, qui peut rentrer en possession de ses terrains, n'est pas fondé, sous prétexte que l'indemnité n'est pas réglée, à soutenir que sa privation de jouissance a été prolongée au-delà de cette date. — Indemnité réduite, par voie de conséquence (Compagnie du Midi, 1re espèce). — Indemnité accordée : pour trouble dans la jouissance d'eaux d'irrigation, et dans l'exploitation de parcelles en dehors de l'occupation ; — dépréciation des terrains occupés et couverts de déblais ou de tranchées — morcellements et difficultés d'accès, et suppression d'une piste d'entraînement, — dépréciation de récoltes, — affaissement du sol (Compagnie du Midi, 1re espèce). — Récusation. — Tiers expert. — Non-recevabilité d'une demande de récusation, formulée pour la première fois devant le Conseil d'Etat par une partie qui a assisté sans protestation ni réserve à la tierce-expertise (Compagnie du Nord, 2e espèce). — Chose jugée. Lorsqu'un arrêté accordant une indemnité pour dommage a été annulé en appel, et qu'une tierce-expertise a été ordonnée, le conseil de préfecture, sur renvoi du litige, peut, sans violer l'autorité de la chose jugée, allouer une indemnité plus forte que celle qu'il avait primitivement accordée (Compagnie du Nord, 2e espèce.) — Carrière en exploitation. — Fixation du cube des matériaux extraits non d'après l'avis hypothétique du tiers expert, mais d'après la constatation de l'expertise contemporaine de la fin de l'exploitation et le prix du mètre cube desdits matériaux en tenant compte des proportions de cailloux, de gravier, de sable fin et autres produits accessoires (Compagnie du Nord, 2e espèce). — Indemnité spéciale accordée au locataire des terrains fouillés par l'entrepreneur de travaux publics, à raison du trouble apporté dans l'exercice de son industrie. Régularité (Compagnie du Nord, 2e espèce). — Exécution de l'arrêté ; restitution. — En présence de la réduction de l'indemnité accordée par le conseil de préfecture, l'intéressé est condamné à restituer la somme payée en trop avec intérêts du jour du paiement et intérêts des intérêts (Compagnie du Nord, 2e espèce). (*C. d'Et.*), 74.
— (5) Chemins de fer. — Dommages aux personnes. — Ouvrier blessé sur un chantier. — Responsabilité : Etat ; tâcheron. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Garrigou.*) — Un tâcheron, qui a

seulement fourni à l'Etat des ouvriers embauchés par lui et dont le salaire lui était payé directement, à l'effet de les employer à des travaux exécutés en régie pour le compte de l'administration, sous la surveillance des agents de celle-ci, n'est pas responsable des conséquences des accidents causés à un ouvrier sur les chantiers. Cet ouvrier ne saurait, dans les circonstances de l'affaire, être considéré comme le préposé dudit tâcheron. — Accident éprouvé par un ouvrier résultant de la fausse manœuvre d'un vagonnet exécutée par un ouvrier au service de l'Etat, sans qu'il y ait eu imprudence de la part de l'ouvrier blessé : condamnation de l'Etat à une indemnité. (*C. d'Et.*), 378.

— (6) Expertise. — Demande d'indemnité. — Tierce-expertise ordonnée par le conseil de préfecture postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889. — Arrêté annulé. — Nouvelle expertise. — (*Sieur Cousin.*) — En présence du désaccord des experts, le conseil de préfecture ne pouvait pas, postérieurement à la promulgation de la loi du 22 juillet 1889, ordonner une tierce-expertise. — En conséquence, s'il a prescrit une semblable mesure d'instruction, son arrêté doit être annulé et les parties doivent être renvoyées devant lui pour qu'il soit statué à nouveau sur leur demande, après qu'il aura été procédé à une nouvelle expertise suivant les formes prescrites par la loi du 22 juillet 1889. (*C. d'Et.*), 490.

— (7) Gare. — Dommages causés à une propriété par suite de l'agrandissement d'une gare. — Indemnité allouée. — (*Compagnie d'Orléans contre demoiselles Giraud et Levallez.*) (*C. d'Et.*), 402.

— (8) Infiltration. — (*Commune de Saint-Georges-d'Hurtières et sieur Gérard.*) — Responsabilité. — Mise en cause. — Le fait que les travaux dommageables ont été dirigés par les ingénieurs de l'Etat n'a pas pour effet de rendre celui-ci responsable des dommages, alors que les travaux intéressaient uniquement les communes pour le compte desquelles ont été exécutés les travaux ; l'Etat est, par suite, mis hors de cause. (Commune de Saint-Georges-d'Hurtières, 1re espèce.) — Procédure. — Tierce-expertise. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, en cas de désaccord des experts, il ne peut plus être ordonné de tierce-expertise, alors même que l'instance, ayant été engagée avant cette loi, une expertise aurait été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807 ; en conséquence, sont annulés l'arrêté qui a ordonné une tierce-expertise en 1890 et l'arrêté qui a statué au fond sur le vu de cette expertise. (Commune de Saint-Georges-d'Hurtières, 1re espèce.) — Dépens. — Est condamnée aux dépens la partie qui concluait au maintien d'un arrêté qui a ordonné irrégulièrement une tierce-expertise et de l'arrêté qui avait statué au fond. (Commune de Saint-Georges-d'Hurtières, 1re espèce.) — Frais d'expertise mis à la charge de l'Etat qui n'avait fait aucune offre régulière d'indemnité (Gérard, 2e espèce). — Inondations pendant plusieurs mois, chaque année, des caves d'une maison, causées par les infiltrations du réservoir de Bouzey construit par l'Etat : indemnité allouée (Gérard, 2e espèce). (*C. d'Et.*), 760.

— (9) Moulin. — Travaux de canalisation effectués par une ville. — Frais d'expertise. — (*Ville d'Aix-les-Bains.*) — Indemnités allouées au propriétaire du moulin : — pour diminution du volume des eaux auxquelles il avait droit, en comprenant dans les eaux détournées même celles qui provenaient des égouts de la ville, — pour diminution de force motrice, en tenant compte seulement de la perte de la force motrice utile, — pour perte partielle de la clientèle par suite de chômages imposés par le fait de la Ville. — Frais d'expertise mis en entier à la charge de la Ville, qui n'avait fait aucune offre. (*C. d'Et.*), 413.

— (10) Moulins. — Dommages causés à des moulins par le fonctionnement de prises d'eau pratiquées

DOMMAGES (*suite*) :
sur une rivière pour l'alimentation du canal de Bourgogne. — Renvoi à une expertise pour l'appréciation de l'indemnité due. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Lemaire.*) (Expertise.) (*C. d'Et.*), 489.
— (11) Moulin. — Suppression de force motrice. — Fixation de l'indemnité. — (*Sieur Vauthier.*) (*C. d'Et.*), 770.
— (12) Moulin. — Adduction d'eau. — Diminution de force motrice. — Frais d'expertise. — Procédure. — (*Ville de Poitiers contre dames Chénier et Boucheul.*) — Diminution de la force motrice d'un moulin et pertes subies par le fermier, à raison de travaux d'adduction d'eau faits par une ville : allocation d'indemnités. (Ville de Poitiers contre dame Chénier, 1re esp.; — contre dame Boucheul, 2e esp.) — Frais d'expertise. — Constat et expertise n'intéressant pas seulement les particuliers en cause : répartition des frais entre lui et d'autres indemnitaires. (Ville de Poitiers contre dame Chénier, 1re esp.) — Procédure. — Conseil de préfecture. — Composition. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil; adjonction expliquée par l'indication qu'il a été désigné pour remplacer le vice-président, parent de l'une des parties, mais absence dans l'arrêté d'une mention constatant l'accomplissement des formalités prescrites par l'arrêté du 19 fructidor an IX : arrêté annulé; évocation. (Ville de Poitiers contre la dame Chénier, 1re esp.; — contre dame Boucheul, 2e esp.) — Qualité pour réclamer. — Justification par le propriétaire du moulin d'un mandat pour réclamer au nom de son fermier : recevabilité. (Ville de Poitiers contre dame Chénier. 1re esp.) — Conseil d'Etat. — Intervention du fermier du moulin justifiée par son intérêt au maintien de l'arrêté attaqué : recevabilité — (Ville de Poitiers contre dame Chénier, 1re esp.) (*C. d'E.*), 771.
— (13) Procédure. — Conseil de préfecture. — Loi du 22 juillet 1889. — Question transitoire — (*Compagnie des Chemins de fer du Midi contre sieurs Chamson, Lazerne de Lon et Boher*). — Tierce-expertise. — Depuis la loi du 22 juillet 1889, en cas de désaccord des experts, la tierce-expertise ne peut plus être ordonnée, alors même que, l'instance ayant été engagée avant la loi nouvelle, une expertise aurait été ordonnée dans les formes prescrites par la loi du 16 septembre 1807. Arrêté annulé. Renvoi devant le conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 295.
— (14) Rues et places. — Ville de Paris. — Classement — Expropriation pour cause d'utilité publique. — (*Ville de Paris contre sieur Pradal.*) — Lorsque, des termes d'une décision du jury d'expropriation, il résulte clairement que l'indemnité allouée ne s'applique qu'à la dépossession d'une servitude de passage sur une voie privée incorporée au domaine public communal, le conseil de préfecture, saisi par l'exproprié d'une demande en indemnité pour dommages résultant des travaux en vue desquels l'expropriation a eu lieu (dans l'espèce, difficultés d'accès), peut ordonner, sans renvoi préjudiciel à l'autorité judiciaire, une expertise à l'effet d'apprécier le dommage causé. (*C. d'Et.*), 71.
— (15) Rues et places. — Villes de Paris. — (*Sieur Planchon contre Ville de Paris.*) — Dommage résultant de travaux postérieurs à l'acquisition du réclamant ; action recevable sans l'intervention du vendeur, bien que le nivellement nouveau eût déjà reçu un commencement d'exécution avant la vente. Le propriétaire d'un terrain qui a conservé des accès normaux suffisants n'a pas droit à une indemnité si, d'une part, ces accès ne sont insuffisants qu'à raison de la nature spéciale de son industrie, et si, d'autre part, le dommage est dû pour la plus grande partie aux aménagements du propriétaire. (*C. d'Et.*), 309.
— (16) Rues et places. — Dommages dus à la situation de l'immeuble et non aux travaux de nivellement qui n'ont pas eu d'effet dommageable appréciable, mais ont, au contraire, procuré des avan-

tages à la propriété riveraine. — Pas d'indemnité. (*Sieur Launay-Micoulleau contre ville de Saumur.*) (*C. d'Et.*), 375.
— (17) Dommages. — Rues et places. — (*Ville de Toulouse contre sieur Lo.*) — Dommages causés aux immeubles riverains d'un égout, par suite d'inondations périodiques résultant du débouché insuffisant de cet ouvrage : indemnité allouée pour dépréciation définitive, la Ville ne justifiant d'aucun projet permettant de considérer qu'il sera remédié à l'état de choses existant. (*C. d'Et.*), 758.
— (18) Usine. — Dommages causés aux propriétés. — Dépréciation causée à un immeuble bâti par le fonctionnement d'une usine destinée à élever les eaux sur les hauteurs de Montmartre et notamment par le bruit et la trépidation causés de jour et de nuit par les machines. — Indemnité allouée en tenant compte de tous les éléments de préjudice, y compris les intérêts jusqu'à la décision, réserve faite, toutefois, de certains dommages dont la constatation par les experts a été impossible. — (*Sieur Duhamel.*) — Procédure. — Notification des arrêtés des conseils de préfecture. — Instance entre une ville et un particulier. — Exploit d'huissier nécessaire. — Dans une instance engagée entre un particulier et une commune, la notification de l'arrêté du conseil de préfecture doit être effectué par exploit d'huissier pour faire courir les délais d'appel au conseil d'Etat. — En conséquence, une notification, opérée au nom de la Ville de Paris par le maire de l'un des arrondissements de cette ville, n'a pu faire courir le délai de deux mois imparti pour former un pourvoi devant le conseil d'Etat. — Frais d'expertise et honoraires de l'expert d'une partie mise indûment en cause, mis à la charge de celui qui a indûment mis en cause cette partie. (*C. d'Et.*), 750.
— (19) Usines. — Arrêté prescrivant une expertise générale en exécution d'une précédente décision du conseil d'Etat. — Caractère préparatoire. — Recours non recevable. — (*Ville de Rennes contre sieur Bertin et autres.*) (*C. d'Et.*), 401
**DOUCET** et MALAPERT, 382, 383.
**DUBOSCLARD** et VILLETEL, 83.
**DUCHEIN** et autres, 799.
**DUFFIEU** et ESCARRAGUEL, 306.
**DUHAMEL**, 750.
**DUMOLARD** et VIALLET, 809.

## E

EAUX (Compagnie générale des), 284.
ECLAIRAGE ÉLECTRIQUE. — Communes. — Concession ; mode d'exécution; option. — Modification. — Retards dans l'exécution ; pas d'indemnité. — (*Sieur Bartissol contre Ville de Perpignan.*) — Un traité de concession conférant à un entrepreneur le droit de recourir, à son choix, pour assurer l'éclairage électrique d'une ville, soit à une canalisation souterraine, soit à la pose de câbles aériens, et stipulant qu'il pourra établir des supports, non seulement sur les immeubles communaux, mais même sur ceux appartenant aux particuliers, la modification apportée ultérieurement à cette dernière clause, à la demande du préfet, en vue d'exiger le consentement des propriétaires, ne doit pas être considérée comme ayant eu pour effet de priver l'entrepreneur de sa faculté d'option et de le forcer à exécuter une canalisation souterraine. — Le retard apporté par l'entrepreneur à la réalisation de ses engagements ayant eu pour cause les difficultés soulevées par les propriétaires riverains et par le maire, c'est à tort que le conseil de préfecture l'a condamné à des dommages-intérêts envers la Ville ; mais, par contre, l'entrepreneur n'est pas fondé à demander que la Ville soit condamnée à lui payer une indemnité. (*C. d'Et.*), 403.
ECLAIRAGE. V. Circulaires.
ENQUÊTE :
— Déclaration d'utilité publique. — Enquête préalable. — Formes. — Nécessité des expropriations. — Recours non recevable. — (*Epoux Fronteau.*) — L'enquête, précédant la déclaration d'utilité publique de travaux qui ont pour

ENQUÊTE (*suite*) :
objet d'assurer l'alimentation en eau potable de plusieurs communes, doit être faite dans les formes prescrites par l'ordonnance du 18 février 1834 et non dans celles édictées par l'ordonnance du 23 août 1835. — Des travaux ayant été déclarés d'utilité publique par un décret, les intéressés ne sont pas recevables à contester devant le conseil d'Etat la nécessité des expropriations. (*C. d'Et.*), 768.

ENTREPRENEUR. — Responsabilité décennale. — Action formée plus de dix ans après la fin de l'entreprise. — (*Ville de Paris contre sieur Montjoye.*) — Doit être rejetée comme prescrite l'action en responsabilité dirigée contre l'entrepreneur des travaux de construction d'une église, plus de dix ans après l'achèvement de l'entreprise, le paiement du solde des travaux et la prise de possession. (*C. d'Et.*), 390.

**ESCARRAGUEL** et DUFFIEU, 306.

EXPERTISE :
— (1) Procédure. — Honoraires d'expert. — Règlement. — Compétence. — Opposition. — (*Sieur Deschamps.*) — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour fixer, en audience publique et par une disposition de son arrêté sur le fond, les honoraires d'un expert. Il n'appartient qu'au vice-président du conseil de les taxer. — L'arrêté par lequel le conseil de préfecture rejette l'opposition formée contre un précédent arrêté réglant incompétemment les honoraires d'un expert ne doit pas être annulé par voie de conséquence de l'annulation dudit arrêté. (*C. d'Et.*), 304.
— (2) Procédure. — Conseil d'Etat. Recours. — Arrêté préparatoire : si le conseil de préfecture n'ordonne une expertise que sur certains chefs de réclamations, il ajourne sa décision sur tous les autres points, sans préjuger la solution à intervenir au fond, et réserve les droits et moyens des parties : non-recevabilité. — (*Malapert et Doucet.*) (*C. d'Et.*), 382.
— V. Décomptes.

EXPROPRIATION :
— (1) Travaux publics. — Cession amiable. — Conditions. — Inexécution. — Demande d'indemnité. — Incompétence de l'autorité administrative. — (*Sieur Cousin.*) — La cession d'un terrain ayant été consentie à l'Etat, à la suite d'expropriation, moyennant un prix déterminé et l'accomplissement de certaines conditions mises à la charge de l'Etat, la juridiction administrative n'est pas compétente pour connaître d'une demande d'indemnité formée par le propriétaire du terrain, à raison de l'inexécution d'une partie des engagements de l'Etat. (*C. d'Et.*), 486.
— (2). — Jury. — Composition. — (*Sieur Bodevin.*) — Est irrégulière et nulle la décision du jury d'expropriation à laquelle a concouru un juré qui ne se trouvait pas compris sur la liste formée par la cour d'appel ou le tribunal. (*C. de cass.*), 697.
— (3) Chemins ruraux. — Jury. — — Magistrat directeur. — Partage. — Voix délibérative. — Preuve. — Procès-verbal. — Signature. — (*Sieur Quatrebarbes.*) — Le magistrat directeur du jury spécial chargé de l'expropriation en matière de chemins ruraux, faisant partie du jury et ayant voix délibérative en cas de partage des voix, est tenu de présider la délibération. — La preuve de sa présence doit résulter du procès-verbal et de sa signature au pied de la décision. (*C. de cass.*), 698.
— (4) Jugement. — Nom de la partie. — Omission. — Nullité. — (*Sieur Berthier.*) — L'énonciation du nom des propriétaires expropriés dans le jugement d'expropriation est une formalité substantielle, dont l'omission doit entraîner la cassation dudit jugement. (*C. de cass.*), 706.
— (5) Formalités substantielles. — Constatation et vérification. — (*Sieur de Comaille.*) — Tout jugement prononçant une expropriation doit être précédé de l'accomplissement des formalités prescrites par la loi, et il ne peut être régulier qu'autant qu'il contient la constatation de leur ac-

complissement. — Ne remplit pas cette condition le jugement qui mentionne la production et la vérification du décret déclaratif de l'arrêté de cessibilité et du plan parcellaire des terrains, sans dire en même temps que cette production et cette vérification ont compris soit le dépôt du plan à la mairie, soit la publication et l'affichage de ce plan, soit le procès-verbal d'enquête, soit l'avis du conseil municipal et l'arrêté préfectoral relatifs à cette enquête. (*C. de cass.*), 707.
— (6) Expropriation irrégulière. — Cours d'eau navigable. — Usine. — Dépossession du canal d'amenée. — Dommages accessoires. — Perte de la force motrice. — Légalité de l'usine. — Compétence judiciaire. — Conflit positif. — (*Sieur Sarrières.*) — Les tribunaux judiciaires sont compétents pour statuer sur l'action en indemnité fondée sur la dépossession par l'Etat, pour l'exécution de travaux publics, mais sans expropriation préalable, d'une partie du canal d'amenée d'une usine située sur un cours d'eau navigable et fondée en titre. — L'autorité judiciaire est compétente pour statuer sur tous les dommages accessoires à la dépossession qui en sont la conséquence directe tel que celui résultant de la perte de la force motrice. — Elle est également compétente pour reconnaître le droit de propriété privée invoqué devant elle, dans l'espèce pour statuer sur la légalité de l'usine et vérifier, — sauf interprétation, par l'autorité compétente, des actes administratifs qui seraient invoqués, — si les ouvrages et dépendances de l'usine, où ont été effectués les travaux de l'Etat, faisaient ou non partie du domaine public. (*Trib. des confl.*), 419.

## F

Fausses déclarations dans les expéditions par chemin de fer. (*Circ.*), 669.
**FIDON** et fils, 592.
Frais judiciaires. (*Circ.*), 164.
Franchise postale. (*Circ.*), 313-667.
**FRISON** et Tourinel, 286.
**FRONTEAU** (Epoux), 768.

## G

**GALINIER**, 751.
Garde des voies de communication. (*Circ.*), 520.
**GARRIGOU**, 378.
**GATELLIER**, 375.
**GAUCHET**, 749.
Générac (Communes de), de Saint-Gilles et de Saint-Laurent-d'Aiguzes, 808.
Génie militaire. V. Décompte.
**GENSOLLEN**, 508.
**GERARD**, 760.
**GEVELOT**, Signard et autres, 590.
**GILABERT**, 713.
**GIRAUD** et Levallez (Demoiselles), 402.
Goignie-Chaussée (Commune de), 81.
**GUILLOT** et Thobie, 288.
**GUILLOTIN**, 392.

## H

**HACQUARD**, 394, 716.
**HAINAUX**, 25.
**HUBERT**, 380.
**HUMBERT**, 410.
Hyères (Ville d'), 399.

## I

Impressions nécessaires aux services extérieurs. (*Circ.*), 515.
Ingénieurs et contrôleurs des mines. (*Circ.*), 252.
Instruments de précision. (*Circ.*), 522.

## J

**JEANSON**, Corroy et Cordier, 774.
**JEUVRIN**, 506.
**JOLY** et Pertus, 701.
Jury. V. Expropriations.

## L

**LACROIX**, 397.
**LAFFORGUE**, 74.
**LAMARRE**, 67.
**LAREINTY** (de), 25.
**LAUNAY-MICOULLEAU**, 375.
**LAZARD**, 399.

**LAZERNE DE LON**, Chamson et Boher, 295.
**LECONTE**, 294.
**LEGRAND**, 753.
**LEMAIRE**, 489.
**LEROY**, 74.
**LEROY**, Cornaille et autres, 801.
**LESAFFRE** et Bonduelles, 391.
**LEUK**, 702.
**LEVALLEZ** et Giraud (Demoiselles). 402.
**LIGNE** (Princesse de), 491.
**LIONNEL** et Petit, 396.
**LO**, 758.
Lorient (Ville de), 805.

## M

**MACAUDIÈRE**, 717.
**MALAPERT** et Doucet, 382-383.
Malfaçons : Chemins stratégiques. — Responsabilité de l'entrepreneur. — (*Ville de Besançon contre sieur Pignot.*) — L'entrepreneur d'un chemin stratégique, exécuté sous les ordres du service vicinal du département, agissant pour le compte de l'autorité militaire, n'est pas responsable des éboulements survenus dans l'ouvrage, alors que ce travail a été reçu définitivement, et que la Ville a accepté ledit chemin dans son réseau, sans aucune réclamation ni réserve. — Procédure. — Lorsqu'une ordonnance de soit-communiqué a été, par suite d'une confusion de noms, signifiée aux héritiers d'un frère de l'entrepreneur en cause, celui-ci, qui a reçu la signification à titre d'héritier de son frère, ne peut pas prétexter de l'ignorance du pourvoi, pour demander la nullité de la procédure. (*C. d'Et.*), 757.
Maraussan (Commune de), 395.
Margueritat, 759.
Marseille (Ville de), 402.
**MARTIN**, 303.
**MERMET**, 73.
**MICHEL**, 284.
**MILLET** (Veuve), 86.
Ministre de l'agriculture, 509.
— de la guerre, 392.
— des travaux publics, 83, 86, 150, 375, 378, 389, 489, 492, 508, 753, 774, 775, 785.
**MOLES**, 785.
**MONCEAUX** et Boyard, 513.
Montélimar (Ville de), 809.
**MONTJOYE**, 390.
**MORIN-CHAPRE** et Cie, 703.

## N

Navigation intérieure : Eclairage pendant la nuit des bateaux et obstacles à lan avigation. (*Circ.*), 154.
Neuilly-sur-Seine (Commune de), 394.
Nice (Ville de), 487.
**NOE**, 24.

## O

Occupation temporaire :
— (1) Convention relative aux intérêts de l'indemnité allouée. — (*Héritiers Berton, Alazard et Alayrac contre Compagnie d'Orléans.*) — Compétence. — Le conseil de préfecture n'est pas compétent pour connaître : — des difficultés relatives à une convention concernant les intérêts d'une indemnité précédemment allouée par lui, — d'une demande en interprétation d'une décision du conseil d'Etat. — Conseil d'Etat. — Non-lieu à interprétation d'une décision dans laquelle le conseil d'Etat n'a pas statué sur la difficulté qui divise actuellement les intéressés. (*C. d'Et.*), 415.
— (2) Indemnité. — (*Compagnie de Lyon contre sieurs Colleau et Pointeau.*) — Demande d'indemnité pour arbres abattus et établissement d'une voie ferrée. Rejet : la compagnie de chemins de fer, au profit de laquelle l'occupation temporaire avait été autorisée, a renoncé à user de ce droit et en a averti le propriétaire ; les travaux dommageables sont le fait de tiers. (*C. d'Et.*), 769.
— (3) Extraction de matériaux. — But ; travaux indéterminés. — Durée. — Voie ferrée. — Carrières en exploitation. — Vente des terrains occupés ; droit de l'acquéreur. — Chose jugée. — (*Sieur de Lareinty contre sieur Hainaux.*) — But de l'occupation. — L'occupation temporaire de terrains et l'extraction de matériaux peuvent être autorisés d'une

façon générale pour tous les travaux d'entretien des routes et chemins vicinaux dont un entrepreneur est adjudicataire. — L'autorisation est implicitement limitée à l'objet et à la durée de l'adjudication. — Durée de l'occupation. — Le préfet pouvait, avant la loi du 29 décembre 1892, autoriser l'occupation temporaire pour toute la durée d'une entreprise fixée à onze années. — Voie ferrée. — L'entrepreneur, au profit duquel l'occupation d'une carrière a été autorisée, peut établir une voie ferrée pour le transport des matériaux extraits. — Mais le propriétaire conserve son droit — de réclamer une indemnité au cas où ce mode d'exploitation lui aurait causé un dommage particulier, — d'actionner devant les tribunaux judiciaires l'entrepreneur au cas où celui-ci aurait usé de la voie ferrée pour le transport de matériaux destinés au commerce. — Qualité pour réclamer : acquéreur des terrains occupés. — L'acquéreur de terrains déjà occupés temporairement pour l'exécution de travaux publics a qualité pour réclamer, en dehors de la réparation des dommages annuels qui lui sont personnellement causés, une indemnité pour dépréciation générale de sa propriété, bien que les droits à indemnité de son vendeur ne lui aient pas été cédés. — Carrières prétendues en exploitation au moment de l'occupation. Auteur et ayant cause. — Non-lieu à opposer au propriétaire actuel une convention passée entre son auteur et l'entrepreneur, cette convention ne concernant que la période antérieure à l'acquisition; renvoi de la demande à l'examen des experts. Mais il y a lieu, au contraire, de lui opposer pour d'autres parcelles l'arrêté, passé en force de chose jugée, par lequel le conseil de préfecture a décidé, vis-à-vis du propriétaire vendeur, que ses terrains n'avaient pas le caractère de carrières en exploitation. (*C. d'Et.*), 25.

Octroi. — Matériaux. — Exemption de droits. — Chemin de fer. — Construction. — Quais militaires. — Indue perception. — Restitution. — Intérêts. — Le décret du 12 février 1870, dont les dispositions sont générales et absolues, a entendu exempter des droits d'octroi tout ce qui, dans les chemins de fer, touche à l'intérêt général et, n'étant pas affecté à un usage essentiellement local, est destiné à faire face aux nécessités de l'exploitation de la voie ferrée considérée dans son ensemble ; et, par suite, l'exonération s'étend à tous les objets et matériaux employés à la construction de quais établis en vue d'assurer les transports militaires, en cas de mobilisation et de guerre. — L'administration de l'octroi ne saurait être condamnée aux intérêts des sommes indûment perçues dont la restitution est ordonnée, (*C. d'Et.*) 247

Offre de concours. — Acceptation. — Retrait. — Approbation préfectorale. — Conditions. — (*Sieur Billard contre commune de Ceton.*) — Lorsqu'une offre de concours a été acceptée par le conseil municipal avant d'avoir été retirée, et que les conditions auxquelles cette offre était subordonnée ont été intégralement remplies, le souscripteur ne peut se refuser au paiement. — L'acceptation par une commune de l'offre de concours à elle faite pour la construction d'un chemin vicinal n'est pas subordonnée à l'approbation du préfet. (*C. d'Et.*), 243.

Ordonnancement de fonds. (*Circ.*), 606.

## P

Paris (Ville de), 71, 309, 390, 412.

Pêche fluviale : (1) (*Sieur Eugène Blanchet contre sieurs Louis François-Henri Monceaux et Louis-Marie Joseph Boyard*). — Les amas d'eau qui communiquent avec un cours d'eau, quelque appellation qu'on leur donne dans l'usage, sont soumis, quant au droit de pêche, aux prescriptions de la loi du 15 avril 1829. (*C. de cass.*), 513.

— (2) Destruction du poisson. — Usine. — Jet de substances nui-

PÊCHE FLUVIALE (*suite*) :
sibles. — (*Sieur Camusel.*) — L'article 25 de la loi du 15 avril 1829, qui punit *quiconque* aura jeté dans les eaux des drogues ou appâts de nature à enivrer le poisson ou à le détruire, s'applique aux industriels et aux usiniers comme à toutes autres personnes. — La portée générale de cette disposition n'a pu être restreinte par les décrets des 25 février 1868 et 10 août 1875. (*C. de cass.*), 723.
— (3) Prescription. — Procès-verbal. — Défaut d'enregistrement. — Nullité. — (*Sieur Hacquart.*) — La prescription d'un mois établie par l'article 62 de la loi du 15 avril 1829 a pour point de départ le jour où le délit a été constaté par un procès-verbal que ce texte suppose évidemment valable. En conséquence, doit être annulé l'arrêt qui prononce la relaxe de l'inculpé en déclarant la prescription acquise, alors qu'à défaut d'enregistrement dans les quatre jours qui ont suivi l'affirmation, le procès-verbal était nul aux termes de l'article 47 de la loi précitée. (*C. de cass.*), 716.
— (4) Pêche et produits des francs-bords. (*Circ.*), 231.
PENSIONS CIVILES. (*Circ.*), 316.
**PERNOD FILS** et VIEL-PICARD, 702.
PERPIGNAN (Ville de), 403.
**PERRIN**, 302.
PERSONNEL :

## I. — Ingénieurs.

Décorations. 33, 422, 524, 609, 815.
Honorariat, 777.
Nominations, 166, 422, 525, 608, 674.
Promotions, 34, 165, 319, 525, 609, 674, 729.
Avancements, 423, 729, 777, 815.
Services détachés, 34, 90, 319, 423, 675, 815.
Congés, 166, 320, 423, 609, 730.
Congés renouvelables, 35, 90, 257, 320, 424, 525, 609, 675, 816.
Disponibilité, 321, 675, 777.
Démissions, 610.
Retraites, 258, 321, 525, 610.
Décès, 166, 258, 321, 425, 525, 610, 675, 730, 816.
Décisions diverses, 36, 91, 166, 258, 321, 425, 525, 610, 675, 730, 777, 817.

## II. — Conducteurs.

Décorations, 39, 259.
Nominations, 39, 170, 259, 332, 433, 529, 616, 679, 733, 779, 819.
Avancements, 529.
Services détachés, 39, 93, 171, 260, 333, 434, 617, 679, 733, 780, 820.
Congés, 40, 172, 435, 544, 618, 680, 780, 820.
Congés renouvelables, 40, 261, 334, 435, 618, 680.
Disponibilité, 40, 93, 173, 334, 436, 544, 619, 733, 780, 820.
Démissions, 41, 173, 436, 545, 680, 733.
Retraites, 41, 94, 261, 334, 545, 620, 781.
Décès, 41, 94, 173, 262, 335, 436, 545, 621, 680, 820.
Décisions diverses, 42, 94, 174, 262, 336, 437, 545, 622, 680, 734, 781, 821.
— V. Circulaires.
**PERTUS** et JOLY, 701.
**PETIT** et LIONNEL, 396.
**PEYROT**, 389, 492.
**PIGNOT**, 757.
**PLANCHON**, 309.
**POINTEAU** et COLLEAU, 769.
POITIERS (Ville de), 771.
PORTS MARITIMES : — (1) Dépôt de matériaux sur le quai d'un port. — Matériaux n'ayant pas été déchargés sur le quai pour le compte des individus contre qui le procès-verbal a été dressé. — Relaxe. — (*Sieurs Galinier.*) (*C. d'Et.*), 751.
— (2) Manutention des pétroles et autres matières inflammables. (*Circ.*), 152.
— V. Décomptes.
**PRADAL**, 71.
**PREUX**, 294.
PROCÉDURE. — Recours sans objet. — Non-lieu à statuer sur un recours formé contre une décision ministérielle dont le retrait implicite résulte tant des mesures administratives prescrites depuis au préfet par le ministre que des observations présentées par ledit ministre sur la communication du recours. — (*Sieurs Signard, Gevelot et autres.*) (*C. d'Et.*), 590.

## Q

**QUATREBARBES**, 698.

## R

**RABIA**, 695.
**RAUFFET**, 752.
**REAUX**, 418.
**REDORTIER**, 805.
Régie. V. Décomptes.
Rennes (Ville de), 401.
Résiliation. — Résiliation prononcée pour suspension des travaux pendant plus d'un an. — (Art. 37 du cahier des clauses et conditions générales du service des bâtiments civils du 10 avril 1877). — Fixation de la date de la résiliation. — Interprétation à ce point de vue d'un précédent arrêt du conseil d'Etat. — (*Ministre des travaux publics contre sieur Molès.*) — Procédure. — Recours du ministre. Délai. — La notification des arrêtés faite aux parties par le secrétaire-greffier du conseil de préfecture ne fait pas courir le délai du pourvoi à l'égard de l'administration. — La notification faite à la requête du préfet fait seule courir le délai. — Règlement des frais d'expertise. — L'arrêté par lequel le président du conseil de préfecture règle les frais d'expertise ne peut pas être attaqué directement devant le conseil d'Etat. — L'opposition à la taxe doit être portée devant le conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 785.
Riom (Ville de), 244.
**ROCHE**, 285.
**ROCH-MAGGI**, 402.
**ROQUEFORT**, 694.
**ROSAZZA** et Sylvestre, 768.
Routes nationales :
— (1) Pose de fils électriques au-dessus de la voie sans autorisation. — Contravention. — Compétence. — (*Sieur Margueritat.*) — Le fait de poser sans autorisation des fils électriques au-dessus du sol d'une route nationale constitue une contravention de grande voirie, prévue et réprimée par le conseil de préfecture en vertu de l'arrêt du conseil du roi du 27 février 1765. Condamnation à l'amende et aux frais du procès-verbal. — Recours incident. — Non-recevabilité. — Le ministre n'est pas recevable à demander le relèvement de l'amende prononcée en première instance, par la voie d'un recours incident. — Il ne peut agir qu'au moyen d'un recours principal formé dans les deux mois de l'arrêté du conseil de préfecture. (*C. d'Et.*), 759.
— (2) Rechargements et relevés-à-bout. (*Circ.*), 597.
Rues et places. — Plan général d'alignement. — Immeubles retranchables — Demande d'exonération de la servitude de reculement, — Nouvel arrêté pris en ce sens. — Recours devenu sans objet. (Duchein, 1re esp.) — (*Sieur Duchein et autres.*) — Maison retranchable en grande partie ; refus d'autoriser l'exécution de réparations. — L'arrêté par lequel le maire refuse à des riverains l'autorisation de réparer des immeubles compris pour la plus grande partie dans les nouvelles limites d'une voie publique, par le motif que ces immeubles seraient frappés de la servitude de reculement, est entaché d'excès de pouvoir. (Duchein, 2e esp.). — Décision du maire. — Recours au préfet et au ministre. — Absence de décision. — Recours au conseil d'Etat. — Le silence du préfet et du ministre pendant plus de quatre mois sur une réclamation contre un arrêté d'un maire refusant l'autorisation d'exécuter des travaux de réparations à un immeuble retranchable équivaut à une décision de rejet permettant un recours au conseil d'Etat par application du décret du 2 novembre 1864. (Duchein, 2e esp.) (*C. d'Et.*), 799.
— V. Dommages.

## S

Saint-Etienne (Ville de), 291.
Saint-Georges-d'Hurtières (Commune de), 760.
Saint-Gilles (Commune de), de Générac et de Saint-Laurent-d'Aiguzes, 808.
Saint-Laurent d'Aiguzes (Commune de), de Générac et de Saint-Gilles, 808.
**SALVY LAURET**, 28.
**SARRIERES**, 419.
Saumur (Ville de), 375.

SECOURS. (*Circ.*), 727.
**SIGNARD**, GEVELOT et autres, 590.
SOCIÉTÉ du Canal de Beaucaire (ancienne), 783.
— La Prévoyante, 393.
— de secours pour les ouvriers mineurs. (*Circ.*), 600.
**SUDRON**, 150.
**SUE** (Veuve), 699.
**SYLVESTRE** et ROSAZZA, 768.
SYNDICAT : du canal d'irrigation de la plaine de Beaucaire, 377.
— des digues de Reyran, 788.
— V. Cours d'eau.

T

**TAUVERON** et Cie, 484.
**TERRASSON**, 705.
**THOBIE** et GUILLOT, 288.
**TOSTAIN**, 416.
TOULON (Ville de), 485.
TOULOUSE (Ville de), 758.
**TOURINEL** et FRISON, 286.
TRAVAUX PUBLICS :
— (1) Construction d'école. — Travaux non approuvés. — Demande d'indemnité. — Compétence du conseil de préfecture. — Conflit négatif. — (*Sieur Réaux.*)— Le conseil de préfecture est compétent pour statuer sur l'action en indemnité, formée contre une commune par le constructeur d'un groupe scolaire à raison du préjudice que lui causerait l'inexécution des conventions passées entre la commune et le constructeur. — Il s'agit de travaux publics, et la circonstance que les délibérations du conseil municipal seraient entachées de quelques irrégularités et n'auraient pas été approuvées par le préfet n'en changent pas le caractère. — Dépens mis à la charge de la partie qui succombera en fin de cause. (*Trib. des confl.*), 418.
— (2) Marché d'entretien. — Regards d'égouts. — Pose d'échelons. — Travaux neufs et non travaux d'entretien. — Adjudication. — (*Sieur Castille contre Ville de Paris.*) — La fourniture et la pose d'échelons neufs dans les regards d'égouts qui n'en étaient pas pourvus doivent-elles être considérées comme des travaux d'entretien et de réparation ou comme des travaux neufs ? — Rés. dans ce dernier sens. — Décidé que ces travaux, à exécuter en même temps dans dix arrondissements de Paris, constituent une opération d'ensemble et que, l'estimation totale dépassant 40.000 francs, la Ville a pu, par application du cahier des charges, les mettre en adjudication. (*C. d'Et.*), 412.
— (3) Casino et théâtre. — Concession. — Travaux non exécutés, ni même commencés, dans le délai imparti pour les terminer : résiliation prononcée au profit de la commune avec dommages-intérêts à retenir sur le cautionnement versé. — (*Sieur Lazard contre ville d'Hyères.*) — Procédure. — Conseiller général appelé pour compléter le conseil de préfecture sans qu'il soit constaté que les formalités exigées par l'arrêté du 19 fructidor an IX aient été remplies : arrêté annulé en la forme. Evocation. (*C. d'Et.*), 399.
— (4) Marché d'entretien de bâtiments communaux. — (*Sieur Lecomte contre ville de Caen.*) — Décidé, par application du cahier des charges, que l'adjudicataire des travaux de serrurerie pour l'entretien des bâtiments communaux d'une ville n'est pas fondé à réclamer une indemnité à raison du préjudice que lui aurait causé l'exécution par d'autres entrepreneurs de divers travaux de voirie ou de travaux neufs étrangers à son marché. (*C. d'Et.*), 294.
— V. Décomptes. Entrepreneur.
TRAMWAYS concédés par l'Etat. (*Circ.*), 521.
TRÉLOUP (Commune de), 396.

V

VALENCIENNES (Ville de), 294.
**VAUTHIER**, 770.
**VEDIER**, 715.
**VIEL-PICARD** et PERNOD FILS, 702.
VÉLOCIPÈDES. (*Circ.*), 253.
**VIALLET** et DUMOLARD, 809.
**VIGOUROUX**, 30.
**VILLETEL** et DUBOSCLARD, 83.
VOIRIE :
— (1) Défense de bâtir dans un périmètre de 100 mètres autour d'un cimetière. — Servitude réelle. — Autorisation de construire don-